LOT POLSKI

ORGAN LIGI OBRONY POWIETRZNEJ PAŃSTWA
I TOWARZYSTWA OBRONY PRZECIWGAZOWEJ

Nr. 6 (45) WARSZAWA, CZERWIEC 1927 Rok V



GŁÓWNY PAWILON NA WYSTAWIE LOTNICZEJ L. O. P. P. W ŁOBZOWIANCE



Ś. P.

Ppłk. pilot, Inżynier

ZDZISŁAW
ZYCH-PŁODOWSKI

Zastępca Szefa Dep. IV Lotn. M. S. Wojsk.
Członek Zarządu Głównego i skarbnik L. O. P. P.
Docent Politechniki Warszawskiej.
Kawaler orderu Virtuti Militari i poczwórnego Krzyża Walecznych.
Urodzony 16 grudnia 1892 r. w Petrykozach z. podlaskiej.
Zginął śmiercią lotnika w Warszawie 11 maja 1927 r.
Pochowany na Powązkach 14 maja b. r.

Cześć Jego bohaterskiej pamięci!

Z ŻAŁOBNEJ KARTY

JÓZEF RELIDZYŃSKI

Nad trumną ś. p. ppłk. Zdzisława Zych-Płodowskiego)*

Samolot, który w tragicznym dniu 11 maja pogrzebał w swoich szczątkach ś. p. ppłk.-pilota Zdzisława Zych-Płodowskiego, pogrzebał wraz z Nim jedną z największych nadziei młodego lotnictwa polskiego.

Osierocone stoi dziś nad tą trumną nasze lotnictwo wojskowe, którego Zmarły był chlubą; osierocona stoi Liga Obrony Powietrznej Państwa, której poświęcił tyle pracy i tyle ukochania; osierocona stoi młodzież lotnicza, której był najlepszym przyjacielem i kierownikiem; osierocony stoi, śmiało rzec można, Naród, którego ppłk. Zych-Płodowski był jednym z najlepszych synów.

Przypadł mi w udziale smutny obowiązek pożegnać ś. p. ppłk. Zych-Płodowskiego w imieniu Redakcji „Lotu Polskiego", która miała zaszczyt zaliczać Go do grona Komitetu Redakcyjnego. Jest to obowiązek oficjalny, któremu z ciężkiem sercem czynię zadość. Ale obok tego obowiązku oficjalnego odczuwam inny, nierównie głębszy: obowiązek serca — obowiązek pożegnania Zycha, jako starego towarzysza bojów legjonowych, współtowarzysza więzienia w Benjaminowie — owych kuźnic niezłomnych ducha, w których wykuwała się ideologja naszej młodej armji, ideologia pokolenia, szczęsnego i błogosławionego, któremu pierwszemu, po tylu pokoleniach „urodzonych w niewoli, okutych w powiciu" — pokoleniach męczeńskich i powstańczych — dane było strząsnąć i odrzucić precz na wieki hańbiące kajdany niewoli.

Był bowiem ppłk. Płodowski nietylko świetnym oficerem, nietylko wybitnym fachowcem i lotnikiem — był On przedewszystkiem człowiekiem idei, która — jak słońce kładzie blask różowy na śnieżnych szczytach górskich — prześwietlała każdą Jego myśl, każde Jego poczynanie.

Ta idea przyświecała Mu, kiedy, jako ochotnik, wstępował w szeregi sławnej I-szej Brygady legjonowej, w których dane Mu było wziąć zaszczytny chrzest krwi za Ojczyznę; ta idea przyświecała Mu, kiedy w listopadzie 1918 r. zdobywał na okupantach niemieckich lotnisko w Warszawie i kiedy brał się później do organizowania warsztatów lotniczych; ta idea przyświecała Mu, kiedy w 1920 r., jako artylerzysta, ruszał na bój z bolszewikami i kiedy następnie, już w charakterze pilota, brał pierwszy chrzest powietrza, oddając umiłowanemu lotnictwu już nietylko duszę, ale i ciało — to ciało, które miał mu kiedyś złożyć w ofierze; ta idea przyświecała Zmarłemu zarówno na stanowisku kierownika Wojsk. Centrali Badań Lotniczych i później — zastępcy szefa Dep. IV Lotn. M. S. Wojsk., jak i na stanowisku wykładowcy na Politechnice, gdzie zastępy młodzieży lotniczej przepajał swoim entuzjazmem i wiedzą fachową; ta idea przyświecała Mu wreszcie, kiedy stawał w szeregach Ligi Obrony Powietrznej Państwa, której służył wiernie i ofiarnie do ostatniego tchu.

Imię tej idei znamy wszyscy. To POLSKA! Polska Niepodległa. Rycerski „sen o szpadzie"...

Niedarmo swój pseudonim legjonowy „Zych" zapożyczył sobie ppłk. Zdzisław Płodowski od autora książki „Rozdziobią nas kruki, wrony"... — nieśmiertelnej pamięci Stefana Żeromskiego. Ideologja Żeromskiego była ideologją Płodowskiego. Pierwszy wyraził ją czynem pisarza, drugi — czynem żołnierza; pierwszy spłonął dla niej przedwcześnie w męce twórczej, drugi — jeszcze wcześniej, spłynął dla niej krwią serdeczną i przypieczętował ją śmiercią lotnika.

Dziś obie te przejasne „wierne rzeki" entuzjazmu polskiego spłynęły w jedno wspólne morze Wieczności...

Zarówno przecież po jednej, jak i po drugiej, pozostała owa „siła fatalna", która nakształt wiru przemożnego, wciąga i wciągać będzie coraz to nowe zastępy entuzjastów — w tem ich siła i zwycięstwo, w tem ukojenie ciężkiego bólu.

Podpułkowniku Zdzisławie Zych - Płodowski!

Prześniony oto Twój bohaterski „sen o szpadzie". Z woli Boga prześniłeś go nazbyt rychło! I oto stajesz przed Nim do ostatniego apelu. Stajesz przed Wielkim, Sprawiedliwym Sędzią — i cóż Mu rzekniesz?

Rzekniesz Mu krótko, po żołniersku: „Panie Boże, melduję się posłusznie i proszę o przydział do błękitnej eskadry poległych polskich lotników!"

„Mało-ż ci było znoju i trudu, nieukojony żołnierzu polski!" odrzecze Pan Bóg i uśmiechnie się dobrotliwie.

I wypłyniesz, Zychu, na czele mglistej duchów eskadry w polskie przestworza i jako żóraw bezsenny, czuwać będziesz — Mohort błękitny — nad Ojczyzną, i będziesz krzesał z serc polskich tę moc ducha, tę kryształową czystość charakteru, tę wolę niezmożoną, ten szlachetny zapał i entuzjazm, które cechowały Ciebie i po których tak pusto i tak zimno zrobiło się nagle dokoła...

Cześć Ci, Rycerzu Niezłomny!

---

*) Mowa pogrzebowa, wygłoszona nad grobem na Powązkach w dniu 14 maja b. r.

PRZED WALNEM ZGROMADZENIEM L.O.P.P.



Fragment lotniska L. O. P. P. z hangarem w Katowicach

Każde Walne Zgromadzenie L. O. P. P. jest niejako rachunkiem sumienia, dokonywanym wobec samych siebie i wobec społeczeństwa. Oglądamy się wstecz na przebytą drogę, przeglądamy nasze siły, starając się — według słów Wieszcza — mierzyć je na zamiary, wybiegamy myślą ku przyszłości, której budowniczymi zaprawdę jesteśmy.

Dokonaliśmy już wiele, jeszcze więcej mamy do zrobienia! Wiemy, że cel nasz osiągniemy, wierzymy bowiem w siebie i w nasz naród.

Co zrobiła dotychczas Liga Obr. Pow. Państwa?

Przedewszystkiem trzeba zaznaczyć, że poczynając od listopada ub. r., t. j. od ostatniego Walnego Zgromadzenia L. O. P. P., Liga pracuje już na podstawie ściśle opracowanego programu. Program ten, w porozumieniu z Dep. IV Lotnictwa M. S. Wojsk., który kładzie wielki nacisk na organizację przyziemi, skierował punkt ciężkości na budowę lotnisk.

Dorobek Ligi w tej dziedzinie może się już wykazać lotniskami w Łodzi, Katowicach, Wilnie, Łucku i in. Niebawem sieć lotnisk, w związku ze wspomnianym programem lotniskowym, zostanie znacznie rozszerzona. W tym celu są poszukiwane i nabywane odpowiednie tereny. Liga otacza także opieką lotniska rządowe, niwelując i konserwując ie na swój koszt.

Ponieważ samo lotnisko, bez odpowiednich urządzeń, nie rozwiązuje jeszcze sprawy, przeto Liga nie szczędzi wysiłków w kierunku budowy własnych hangarów i innych urządzeń lotniskowych.

Hangary wybudowane zostały w Warszawie, Łodzi, Katowicach, Lwowie i Łucku. Dla uzyskania jednolitego i najbardziej odpowiedniego typu hangaru Zarząd Główny LOPP ogłosił konkurs z nagrodami w łącznej wysokości 9000 zł. na zaprojektowanie 2-ch typów hangaru. Konkurs ten, na który wpłynął szereg prac poważnych, niewątpliwie zostanie uwieńczony powodzeniem, poczem Liga ze zdwojoną energią przystąpi do budowy nowych hangarów.

Obok hangarów Liga buduje na swoich lotniskach stacje benzynowe i radjostacje, instalacje telefoniczne i oświetleniowe. Urządzenia tego rodzaju powstały w Katowicach i innych miejscowościach.

Doceniając znaczenie meteorologji dla lotnictwa, Liga wybudowała stacje meteorologiczne w Łodzi i Wilnie.

O Instytucie Aerodynamicznym — tem monumentalnem dziele Ligi — niema potrzeby szerzej się rozwodzić. Pisano o nim niejednokrotnie, „Lot Polski" poświęcił mu numer majowy. Instytut powstał kosztem blisko miljona złotych, jest już obecnie czynny, a poświęcenie go nastąpi 29 maja b. r., w drugi dzień Walnego Zgromadzenia LOPP, i będzie nietylko uroczystem świętem Ligi, ale i — lotnictwa polskiego.

Obok budowy lotnisk, Liga główny swój wysiłek skierowała na wyszkolenie sił fachowych, tak niezbędnych naszemu lotnictwu.

Szkoła pilotów w Poznaniu przy fabryce „Samolot" była całkowicie subsydjowana przez Ligę; wykształciła ona 64 pilotów. Obecnie Liga przystępuje do budowy własnej szkoły pilotów w Łodzi Łódź została wybrana na siedzibę szkoły po porozumieniu Zarządu Gł. L.O.P.P. z Dep. IV M. S. Wojsk. i Min. W. R. i O. P. Projekt budynku został już opracowany przez znanego architekta, p. Mączeńskiego i jest nadzieja, że przy współudziale przemysłu łódzkiego, który niewątpliwie nie odmówi Lidze swego poparcia, jeszcze w roku bież. budowa zostanie ukończona. Obok Instytutu Aerodynamicznego będzie to drugie monumentalne dzieło Ligi o wielkiem znaczeniu dla naszego lotnictwa.

Szkoląc pilotów, nie zapomniała Liga i o mechanikach lotniczych.

Pierwsza szkoła mechaników powstała kosztem i staraniem Ligi w Bydgoszczy. Szkoła ta, utrzymana na b. wysokim poziomie, wypuści już jesienią b. r. 68 dyplomowanych mechaników. W roku bież. stwarza Liga podobną szkołę we Lwowie. Niezależnie od tego funkcjonują w 6-ciu miastach Rzeczypospolitej, urządzone staraniem Ligi, pomocnicze kursy mechaników.

Liga popiera i rozwija modelarstwo lotnicze, widząc w niem ważny czynnik propagandowo-kształcący. W tym celu zakłada szkoły modelarskie. Szkół takich istnieje obecnie na terenie Rzplitej około stu, z frekwencją blisko 3000, w tem w samej Warszawie przeszło 1250 osób. Niezależnie od tego urządziła Liga 7 kursów instruktorów modelarstwa.

Popierając rozwój czytelnictwa, Liga zakłada i subsydjuje bibljoteki i czytelnie lotnicze.

Na podkreślenie zasługuje działalność propagandowa Ligi. Składały się na nią wykłady, odczyty i wystawy, z których zwłaszcza obecna Wystawa Lotnicza w Łobzowiance, urządzona staraniem Komitetu Stołecznego LOPP, stojąca pod względem organizacyjnym na wysokim poziomie, jest doniosłym czynem propagandowym i piękną rewją naszego dorobku lotniczego. Wspomnieć także należy o Ruchomych Wystawach Lotniczych LOPP, z których ostatnio wystawa taka na G. Śląsku, urządzona staraniem tamt. Komitetu Kolejowego LOPP,

cieszyła się wielkiem powodzeniem i przyczyniła się w znacznym stopniu do spopularyzowania Ligi i lotnictwa na terenie Wtwa śląskiego. Jeżeli chodzi o odczyty, to w jednym tylko roku 1926 zostało wygłoszonych na terenie Rzplitej tysiąc kilkaset odczytów.

Wydawnictwa. Liga wydaje swój oficjalny naukowo-popularny miesięcznik „Lot Polski", czasopismo dla młodzieży „Młody Lotnik" oraz, posiadające bardziej lokalny charakter, poznańskie „Wiadomości LOPP" i lubelski „Ster". Prócz tego wydała Liga szereg publikacyj naukowych i propagandowych, z których na pierwszem miejscu postawić należy 3-tomowe dzieło inż. Gustawa Mokrzyckiego „Teorja i budowa samolotów", znakomicie wzbogacające naszą ubogą literaturę fachową.

Doceniając w pełni znaczenie raidów samolotowych, Liga subwencjonowała całkowicie słynny lot kpt. Orlińskiego Warszawa — Tokjo — Warszawa. Podkreślać jego doniosłe znaczenie dla lotnictwa naszego i propagandy imienia polskiego zagranicą niema potrzeby. Na przyszłość postanowiła Liga subwencjonować tylko te raidy, które będą przedsięwzięte na polskich płatowcach. Decyzję tę spowodowała czujna troska o nasz przemysł lotniczy, o utorowanie mu rynków zbytu na szerokim świecie.

W dążeniu do rozwoju krajowego przemysłu lotniczego, Liga subsydjuje także budowę awionetek i urządzi w jesieni b. r. w Warszawie konkurs awionetek polskich, którego regulamin został ogłoszony w numerze majowym „Lotu Polskiego".

Mówiąc o propagandzie wspomnieć jeszcze należy o prowadzonej z powodzeniem przez Ligę propagandzie świetlnej i lotach propagandowych; dla tych ostatnich posiada Liga własną eskadrę lotniczą, złożoną z 16 płatowców.

Wynalazki polskie są otaczane przez Ligę specjalną pieczołowitością. Tutaj na pierwszem miejscu postawić należy subsydjowany przez Zarząd Główny LOPP, silnik inż. Brzeskiego, o którym pisał obszernie „Lot Polski" w numerze majowym. O ile silnik ten spełni pokładane w nim nadzieje, a są wszelkie dane na to, że je spełni, — może on wywołać przewrót w lotnictwie, który, obok chluby dla wynalazcy, uwieńczy nowym wawrzynem zasługi Ligę Obrony Powietrznej Państwa.

Wreszcie trzeba nadmienić o stypendjach, których Liga udziela inżynierom lotnictwa na przeprowadzenie ostatecznych studjów w krajach o najsilniej rozwiniętym przemyśle lotniczym, przysparzając tem naszemu lotnictwu i przemysłowi lotniczemu wybitnych fachowców, zużytkowujących na gruncie polskim doświadczenie, nabyte zagranicą.

Tak się przedstawia w ogólnym zarysie dotychczasowa działalność Ligi Obrony Powietrznej Państwa.

Zrobiwszy w ten sposób niejako rachunek sumienia z przeszłości, rzućmy teraz okiem na najbliższą przyszłość.

Co zrobi w najbliższej przyszłości Liga Obr. Pow. Państwa?

Przedewszystkiem wspomnieć należy o propagandowej ekspedycji samochodowej, którą organizuje Zarząd Główny LOPP. Ekspedycja ta wyruszy w najbliższym czasie do poszczególnych powiatów Rzeczypospolitej, w następującym składzie: kierownik ekspedycji, prelegent dla wygłaszania odczytów i operator kinowo-radjowy. Samochód zawierać będzie aparat kinematograficzny i radjowy, broszury, plakaty propagandowe i t. d. Jest nadzieja, że ekspedycja ta, docierając do najbardziej zapadłych kątów Rzplitej, rozszerzy znacznie stan posiadania Ligi.

Liga weźmie udział w Międzynarodowej Wystawie Lotniczej w Pradze Czeskiej (4—16 VI. b. r.), wystawiając tam wykresy, fotografje, wydawnictwa i t. d. Będzie to pierwsze wystąpienie LOPP na terenie międzynarodowym, to też Zarząd Główny nie szczędzi usiłowań, aby wypadło ono jak najpomyślniej i aby pawilon Ligi był jedną z atrakcyj wystawy.

W czasie wystawy praskiej odbędą się zawody balonów wolnych, do których staną pod flagą Ligi dwa balony polskie, a m.: Warszawa i Lwów, z pilotami: Januszem i Kraczkiewiczem.

W sierpniu b. r. urządza Liga w Warszawie wszechpolski kurs prelegentów, we wrześniu zaś IV-ty Tydzień Lotniczy.

Specjalnie podkreślić trzeba doniosłą inicjatywę Ligi w kierunku oznakowania całej Polski przez umieszczenie na dachach domów w miastach miasteczkach i większych osiedlach napisów z nazwą danej miejscowości, co posiada doniosłe znaczenie dla orjentacji przelatujących pilotów. Akcja ta znajduje się na dobrej drodze ku jej urzeczywistnieniu.

Tyle, jeżeli chodzi o najbliższe prace LOPP.

Nie wspominamy tutaj o planowej realizacji programu lotniskowego, która, oczywiście, dokonywać się będzie w dalszym ciągu, ani też o szeregu prac już zapoczątkowanych, o których była mowa w pierwszej części tego artykułu.

Uwagi ogólne.

Krótki ten przegląd działalności LOPP. pozwala na dostateczne zorjentowanie się w ogromie dokonanej pracy, — pozwoli też Walnemu Zgromadzeniu Ligi z czystem sumieniem stwierdzić wobec całego społeczeństwa, że grosz jego nie idzie na marne, że LOPP, okrzepnięta nawewnątrz i nazewnątrz, oparta na zdrowym fundamencie nowego statutu, uleczona z chwilowych niedomagań, jest godną tego zaufania, jakiem ją darzy cały naród, z jego Pierwszym Obywatelem, Prezydentem Rzeczypospolitej Ignacym Mościckim, Wysokim Protektorem Ligi na czele, — że pracuje ona owocnie i wytrwale, że silna LOPP, to silne lotnictwo, a silne lotnictwo — to silna Polska!

W działalności LOPP. musimy podkreślić trzy zasadnicze momenty:

1) Liga współpracuje ściśle z rządem, przedewszystkiem z Dep. IV M. S. Wojsk., Min. Komunikacji i Min. Oświaty. Ta współpraca jest gwarancją, że wszelkie poczynania LOPP są dobrze przemyślane i umotywowane koniecznością państwową, że hasło jej naczelne: obrony powietrznej Państwa nie jest tylko pustym dźwiękiem, lecz głęboką treścią wewnętrzną.

2) Liga jest organizacją ściśle apolityczną, dzięki czemu łączy ona w sobie ludzi najrozmaitszych przekonań, harmonijnie pracujących dla wspólnej sprawy.

3) Liga wychodzi z założeń szczerze demokratycznych i pragnie w imię swoich szczytnych haseł, w imię współpracy z Rządem i swojej apolityczności zjednoczyć pod sztandarem LOPP całe społeczeństwo polskie. Służąc obronie i tylko obronie Państwa, nie ma ona nic wspólnego z militaryzmem, o który tu i owdzie, szczególnie w sferach robotniczych jest jeszcze pomawiana przez ludzi, bądź świadomie działających na jej szkodę, bądź też nieświadomych jej istotnego celu. Pozwala to na zgrupowanie w jej szeregach wszystkich bez wyjątku Polaków; każdy też powinien spełnić swój obowiązek obywatelski i zapisać się w poczet członków LOPP. Niska składka członkowska, bo zaledwie 50 groszy miesięcznie, umożliwia należenie do Ligi najmniej zamożnym jednostkom.

Niestety, jakże dalecy jesteśmy od tego ideału! Te 300.000 w przybliżeniu członków Ligi, to kropla w morzu 30-miljonowego narodu. A tymczasem Liga zdobyłaby dopiero wtedy trwałą podstawę egzystencji, gdyby mogła oprzeć swój budżet nie na niepewnych imprezach przygodnych, lecz na stałych składkach członkowskich. Miljon członków dałby Lidze rocznie 6.000.000 złotych, a przecież nie miljon, lecz śmiało kilka miljonów członków, przy odpowiedniem obywatelskiem uświadomieniu szerokich mas, mogłaby skupić pod swoim sztandarem LOPP. Nie potrzeba zbytniej fantazji na to, aby sobie uświadomić, co mogłaby wówczas zdziałać Liga, jak wspaniale rozkwitłoby nasze lotnictwo, na jakich niewzruszonych fundamentach oparłaby się obrona powietrzna Państwa, jego bezpieczeństwo, jego dobrobyt.

To też cały nasz wysiłek musi być obecnie skierowany na pozyskanie dla Ligi prowincji, a przedewszystkiem nieruszonej dotychczas, albo w minimalnym tylko stopniu, wsi polskiej — tej wsi, którą musimy za wszelką cenę zdobyć, jeżeli mamy stać się potężną, obejmującą kraj cały organizacją. Hasło sowieckiego Awiachimu „licom k dierewnie" — twarzą do wsi — jest niemniej aktualne i żywotne dla Ligi Obrony Powietrznej Państwa!

„Wieś polska dla Ligi Obrony Powietrznej Państwa!" — hasło to powinno rozbrzmieć głośno na obecnym Zjeździe LOPP i z hasłem tem na ustach pp. delegaci wojewódzcy powinni rozjechać się do domów.

Witając na tem miejscu serdecznie pp. delegatów wojewódzkich, nie wątpimy, że się tak stanie, i że na następnych Walnych Zgromadzeniach L. O. P. P. zasiądą już obok przedstawicieli różnych warstw społecznych także przedstawiciele włościaństwa. Będzie to moment w dziejach Ligi historyczny i winni go jesteśmy historji!

Chcemy i musimy z tego długu się wywiązać.

Wszyscy pod sztandar LOPP!

J. R.

ANDRZEJ KAFTAL

Apel do L. O. P. P. w sprawie reglamentacji prawnej lotnictwa

Jak już miałem sposobność podkreślić w ankiecie „Lotu Polskiego", brak samodzielnego urzędu dla żeglugi powietrznej powoduje dla naszego lotnictwa fatalne następstwa.

Zapobiega im po części samo społeczeństwo.

Szereg fabryk i zakładów przemysłowych zjednoczył się w jeden wielki związek, by wspólnemi siłami położyć chociażby podwaliny pod rodzimą wytwórczość samolotów.

Subwencjonowaniem raidów i urządzaniem zawodów zajęła się ze swojej strony Liga Obrony Powietrznej Państwa.

Jedna tylko dziedzina nadal stoi odłogiem, jest to reglamentacja prawna lotnictwa. Zbyt wiele już pisano o jej znaczeniu, raczej o jej konieczności, bym dłużej zatrzymywał się nad tym przedmiotem. Wskażę tylko, że wobec braku prawa specjalnego, regulującego tę nową dziedzinę, ani przewożący powietrzem, ani lotnicy, ani pasażerowie, ani ekspedytorzy towarów nie wiedzą, jakie są ich prawa i obowiązki. Tej niepewności prawnej, tak rażącej w Europie w wieku XX-m, należy czem prędzej położyć kres, nie wyczekując dalekiej przyszłości, kiedy samodzielny urząd lotniczy przystąpi do opracowywania ustaw lotniczych. To, co przemysłowcy uczynili w dziedzinie przemysłu lotniczego, a Liga Obr. Pow. Państwa w dziedzinie raidów i zawodów, prawnicy nasi winni uczynić w dziedzinie ustawodawstwa lotniczego. Oczywiście, nie od nich zależy wprowadzenie w życie ustawy o żegludze powietrznej, lecz mogą i powinni oni zorganizować stronę przygotowawczą, czyli zredagować dobry projekt ustawy, aby Rząd, nie posiadający specjalnego organu dla spraw lotniczych i pozbawiony wskutek tego możności wykonania tej wstępnej pracy, otrzymał gotowy projekt prawa i mógł go w życie wprowadzić. W tym celu prawnicy powinni się zorganizować, podzielić pomiędzy sobą robotę i niezwłocznie do niej przystąpić.

Ze względu na specjalność zagadnień lotniczych, żadna z naszych prawniczych organizacyj w całości się do tego nie nadaje. Należy więc stworzyć nową, idąc za przykładem Francji, która od roku 1910 posiada specjalny związek prawników, poświęcony zagadnieniom prawa lotniczego, Niemiec, które stworzyły Instytut Prawa Lotniczego przy Uniwersytecie w Królewcu, nawet Rosji Sowieckiej, posiadającej od roku 1925 Sekcję Prawa Lotniczego. Inicjatywa, zdaniem mojem, winna należeć do tej jedynej u nas instytucji społecznej, która całkowicie poświęciła się lotnictwu, mam tu na myśli L. O. P. P. Jest ona powołaną do zjednoczenia pod swojemi auspicjami naszych prawników w jednym wspólnym celu stworzenia prawa lotniczego. Dałoby się to uczynić, chociażby w formie Komisji Prawniczej w łonie Zarządu Głównego L. O. P. P., z prawem kooptacji członków.

Zadaniem tej Komisji byłoby przedewszystkiem opracowanie projektu Ustawy o Żegludze Powietrznej. Równocześnie opracowywałaby ona projekty międzynarodowych konwencyj lotniczych, konwencyj z poszczególnemi państwami, projektów na zjazdy i kongresy międzynarodowe w sprawach żeglugi powietrznej. Następnie miałaby za zadanie stworzenie u nas nauki o prawie lotniczem, organizując przy jednej z naszych wyższych uczelni (wzorem większości państw europejskich) katedry prawa lotniczego, popierając prace naukowe swoich członków, w przyszłości wydając własne pismo prawniczo-lotnicze, wzorem „Revue Juridique Internationale de la Locomotion Aérienne" we Francji, „Zeitschrift fur des gesamte Luftrecht" w Niemczech, „Il Diritto Aeronautico" we Włoszech. Poza tem zadaniem Komisji byłoby propagowanie zarówno w społeczeństwie, jak i w sferach rządowych, konieczności ścisłego prawnego normowania wszystkich kwestyj, z lotnictwem związanych. Siłą rzeczy, Komisja stałaby się, tak długo, póki odpowiedni Urząd Lotniczy nie zostanie stworzony, nieoficjalnym radcą prawnym Rządu w sprawach lotniczych.

Zważywszy, że w Ustawie o Żegludze Powietrznej muszą być uwzględnione omal że wszystkie gałęzie prawne, że wymienię tylko prawo cywilne, handlowe, karne, prawo formalne i t. d., Komisja winna się składać z wybitnych specjalistów w tych wszystkich dziedzinach, a to zarówno z teoretyków, profesorów uniwersytetów, jak i z praktyków, sędziów i adwokatów.

Połączyć ich dla wspólnej pracy będzie trudem nielada, tembardziej, że nasze sfery prawnicze nie doceniają znaczenia lotnictwa i naogół nie zdają sobie sprawy z tego przewrotu, który we wszystkich dziedzinach, a więc i w dziedzinie prawa, lotnictwo już zdążyło sprowadzić. Jednakże, mimo trudności tego zadania, L. O. P. P. nie powinna się przed niem cofnąć, gdyż jest ono zbyt ważne.

Niech więc nowy Zarząd Główny L. O. P. P. zapoczątkuje swoją pracą przez stworzenie Komisji Prawniczej, a dokona dużego kroku naprzód w dziejach rozwoju naszego lotnictwa,

WITOLD DĄBROWSKI

Samoloty na usługach rolnictwa

Samolot, poza swojem olbrzymiem znaczeniem, jako narzędzie wojny i środek komunikacyjny przyszłości, może być również z powodzeniem stosowany do różnych innych celów, o znaczeniu gospodarczem, których zakres stale się zwiększa. Artykuł poniższy omawia jego znaczenie dla rolnictwa i zainteresuje niewątpliwie naszych rolników, mało dotychczas, wbrew swoim kolegom na Zachodzie, interesujących się sprawą lotnictwa. *Red.*

Zdawałoby się, że samolot jest raczej wrogiem rolników ,a to ze względu na przymusowe lądowania, powodujące zawsze zbiegowiska gapiów, wydeptujących naokoło samolotu wszelki ślad roślinności.

Jeszcze podczas wojny, rolnicy naogół odnosili się wrogo do samolotów. W czasie pamiętnej suszy latem 1916 r. vox populi głosił, że susza spowodowana została przez samoloty, „rozpędzające chmury". Chwała Bogu, teraz chłopi już nie latają z kłonicami za lotnikami. Znaleźli sobie nowego wroga — radio. W niektórych wsiach panuje przekonanie, że anteny na dachu „ściągają deszcz"...

Nie wszyscy zapewne wiedzą, że samolot jest najlepszem, idealnem wprost narzędziem, służącem do tępienia szkodliwych ciem i motyli, niszczących kartofle, kapustę, całe lasy iglaste, lub, jak w Ameryce — plantacje bawełny, trzciny cukrowej i t. p.

Nie należy jednak myśleć, że dzieje się to przez tłuczenie wirującem śmigłem miljonów insektów. Wprawdzie śmigło samolotu po dłuższym locie w porze letniej, oblepione jest szczątkami uśmierconych much, komarów i motyli, — jest to jednak zbyt drobna usługa. Inna sprawa, że takie śmigło mogłoby wprawić w zachwyt agitatorów Ligi Przeciwmuszej i Przeciwkomarowej, rozlepiających przeraźliwe plakaty, przedstawiające muchę i 300.000.000.000. jej potomstwa. Lotnicy są wobec tego zbawcami ludzkości...

W Ameryce oddawna czyniono próby niszczenia liszek owadów, pożerających pąki bawełniane, kwiaty i nać kartoflaną i t. p., przez posypywanie tych roślin odpowiedniemi sproszkowanemi truciznami. Najlepsze rezultaty osiągnięto z arsenkiem wapnia, sproszkowanym na pył.

Do posypywania stosowano dawniej przy próbach specjalne maszyny ręczne lub konne, co powodowało ogromne szkody przez tratowanie roślin, trwało nieskończenie długo i było niedokładnem, wymagało wreszcie pory nocnej, by pył trujący łatwiej się przylepiał do zwilżonych przez rosę roślin.



Samoloty opylające przy pracy



Samolot Huff Daland przy opylaniu pola bawełnianego.

Samolot rozwiązał wszelkie trudności z łatwością. Przedewszystkiem wymagał minimalnej obsługi, bo tylko pilota i mechanika. Miejsca niedostępne, gęsto zarośnięte lub bagniste nie stanowiły przeszkód. Szybkość samolotu pozwalała na kilkakrotne opylanie większych nawet przestrzeni w odstępach dwudziesto-czterogodzinnych. Pozostała ostatnia trudność — pora nocna, gdy rośliny są wilgotne, oraz obawa, co do skuteczności opylania z małej wysokości.

Przy pomocy dokładnie opracowanej metody osiągnięto możność opylania roślin niezwilżonych przez rosę, a co za tem idzie, — opylania w dzień. Pył arsenku wapnia wysypuje się cieniutkiemi strumyczkami do konicznej rury, zwróconej swym cieńszym końcem w tył. W miejscu zwężonem powstaje przy szybkości samolotu 100 do 120 km. g. prąd powietrza o szybkości 270 km. Strumień powietrza, spowodowany przez śmigło, „przybija" do ziemi tumany pyłu, którego cząsteczki, posiadając wielką szybkość, obsiadają dokładnie nietylko górne, ale i dolne powierzchnie liści i wnętrza kwiatów suchych.

Rozumie się, że samolot przy opylaniu leci na wysokości 1 do 2 m nad ziemią, przeskakując jedynie drzewa i inne przeszkody. Za każdym przelotem samolot „okurzacz" (ang. „duster") pokrywa pyłem pas szeroki na mniej więcej 70 m. W godzinę samolot jest w stanie okurzyć powierzchnię 160 do 450 hektarów zależnie od kształtu, rodzaju i warunków terenowych.

W Ameryce inicjatywę okurzania wzięła w swe

ręce znana firma lotnicza Huff Daland Comp., która w roku zeszłym „opyliła" przy pomocy 20 samolotów z górą 40 500 hektarów (t. j. dwa razy więcej niż w r. 1925) plantacji bawełny. Jest to małym ułamkiem wobec 6,075.000 hektar. bawełny w Ameryce.

Biuro Entomologiczne Dep. Rolnictwa projektuje utworzenie flotyli z 3.000 „okurzaczy", kapitał potrzebny wyniesie 225.000.000 dolarów. Amerykanie są praktyczni — twierdzą, że to się stokrotnie opłaci.

W Anglji próby okurzania rolnicy zastosowali w r. zeszłym. W Polsce okurzano lasy na Pomorzu, o czem w swoim czasie pisaliśmy w Locie Polskim.

Samolot nadaje się dla rolników nietylko dla tępienia szkodliwych liszek na polach, w sadach i lasach. W Ameryce czyniono próby obsiewania np. trawą wielkich przestrzeni. W ciągu dwudziestu minut obsiano przy pomocy samolotu 260 hektarów, otrzymując nadzwyczaj równomierny podział ziaren.

Niemcy budują obecnie specjalny typ samolotu do opylania, t. zw. „Streuflugzeug" Heinkel.

Gdy helikoptery i autożyra staną się tak popularne, jak dziś samoloty, być może, że dadzą się zastosować z lepszym jeszcze skutkiem do celów rolniczych.

Kto wie? Może w przyszłości będziemy widywali na luksusowych plantacjach ogrodników, wiszących nieruchomo w powietrzu na helikopterze nad jakimś pięknie utrzymanym okazem roślinności, w samym środku wielkiej plantacji, oskubujących kapustę z liszek lub zraszających polewaczką przysuszone rośliny i t. d.

Pole dla fantazji jest tu nieograniczone.

Rola lotnictwa cywilnego w obronie państwa

Żadna linja komunikacji powietrznej na świecie nie może istnieć bez wydatnej pomocy finansowej państwa, które, płacąc premje od każdego przelecianego kilometra, de facto utrzymuje wszelkie spółki lotnicze. Opłaty, jakie pobierają Zarządy linij lotniczych od pasażerów, i za przewóz towarów i poczty, nie mogą wystarczyć nawet na pokrycie wydatków wegetacyjnych. Jednakże wszystkie państwa na świecie usilnie dążą do rozwoju linij komunikacyjnych, budując porty lotnicze, oraz urządzając przyziemia według ostatnich wymagań techniki. Rządy poszczególnych państw zdają sobie sprawę z olbrzymiego znaczenia kulturalnego lotnictwa, które, dzięki szybkości transportu towarów i poczty, przyczynia się do wzmożenia tętna życia ekonomicznego.

Szereg linij komunikacyjnych tworzy się li tylko ze względów politycznych, jak np. otwierana przez Anglję linja Kair—Bagdad — Basra — Karachi, dzięki której uzyska się szybkie i dogodne połączenie z Indjami.

Lecz w pierwszym rzędzie subwencjonowanie linij powietrznych przez państwo usprawiedliwia się tem, iż racjonalny rozwój lotnictwa cywilnego odgrywa olbrzymią rolę w obronie państwa, dzięki utrzymaniu w stałej gotowości bojowej rezerw w ludziach i materjale. Żadne państwo na świecie nie posiada tyle środków materjalnych, by utrzymać w stałym treningu własną rezerwę, składającą się z pilotów, mechaników, oraz innych specjalistów. Tu przychodzi z pomocą lotnictwo cywilne, które nietylko utrzymuje ich na dotychczasowym poziomie wyszkolenia, lecz stale kształci, tworząc typ pilotów długodystansowych. Doskonaląc mechaników, uzupełnia naszą szczupłą kadrę instruktorską, która w chwili potrzeby potrafi wyszkolić liczne zastępy nowych mechaników i specjalistów branży techniczno-lotniczej.

Utrzymanie rezerw w materjale odgrywa również doniosłą rolę, bo Towarzystwa komunikacyjne dla eksploatowania linij zmuszone są do zakładania warsztatów remontu i stoczni, które na wypadek wojny można znakomicie wyzyskać dla celów wojskowych.

Płatowiec komunikacyjny nie zawsze nadaje się do przerobienia na płatowiec bojowy, ponieważ żąda się od niego innych zalet, niż od płatowca wojskowego.

Niemcy jednakże zaczęli budować obecnie olbrzymy metalowe, jak np. Rohrbachy (Ro 3, 4) z silnikami mocy 720 lub 900 K. M., które z łatwością w przeciągu kilku godzin będą przerobione na płatowce niszczycielskie, mogące zabrać 2.500 kg. bomb.

Nie zawsze nadając się bezpośrednio do walki, płatowiec komunikacyjny może być znakomicie wyzyskany do służby pomocniczej na froncie i do wszelkiego rodzaju transportów. Eskadra samolotów komunikacyjnych będzie obsługiwała etapy oraz służyła dla utrzymania łączności wzdłuż frontu, co nabiera specjalnej wagi tam, gdzie odczuwa się brak strategicznych linij kolejowych.

Niewątpliwie ważną rolę może odegrać lotnictwo cywilne przy współdziałaniu z lotnictwem myśliwskiem. Jest bowiem rzeczą powszechnie znaną, że na początku wojny supremacja w powietrzu, dająca w konsekwencji powodzenie w walce, zależy w znacznej mierze od skupienia i ruchliwości lotnictwa myśliwskiego. Stosunkowo łatwo jest przerzucać eskadry myśliwskie z odcinka na odcinek, lecz trudniej jest niezwłocznie zapewnić przerzucanym płatowcom fachową obsługę oraz zapas amunicji. O benzynie i smarach nie będę mówił, ponieważ to wszystko musi być przygotowane zawczasu. Grupa myśliwska przerzucona na lotnisko pomocnicze, wzgl. lądowisko, już po paru godzinach staje się bezczynną, o ile nie posiada zapasu amunicji i mechaników. Tu dopiero na czoło wysuwa się płatowiec komunikacyjny, który jest w stanie rychło przewieźć mechaników wraz z kompletami narzędzi oraz zapasem amunicji. Sądzę, że na wypadek wojny, pożądanem jest przydzielanie do eskadr myśliwskich po parę płatowców komunikacyjnych.

Wszelkie płatowce komunikacyjne po uskutecznieniu drobnych poprawek, doskonale nadają się, jako płatowce do przewożenia rannych.

W czasie pokoju lotnictwo cywilne stanowić winno wspaniałe laboratorjum do studjowania wartości silników. We Francji lotnictwo wojskowe przyjmuje tylko te typy silników, które wykazały swą wartość podczas praktyki na linjach komunikacyjnych.

O ile lotnictwo cywilne bazuje się na przemyśle zagranicznym, wartość jego, jako rezerw lotnictwa wojskowego, maleje, stając się częstokroć nawet negatywną z tego względu, iż ze szkodą dla własnego przemysłu rozwija się przemysł przeciwnika. Jeżeli potrzeby lotnictwa cywilnego nie mogą być zaspokojone przez przemysł własny, zamówienia płatowców zagranicą należy zmniejszyć do minimum, lub przeprowadzać je w krajach zaprzyjaźnionych.

B. J.



W chwili, kiedy oczy całego świata zwrócone są na tajemnicze państwo Niebieskiego Smoka, wyłania się interesujące pytanie, co zdziałały Chiny na polu aeronautyki i jak się przedstawia lotnictwo chińskie. Odpowiedź na to pytanie daje poniższy źródłowy artykuł płk. Bołsunowskiego

Red.

Starożytna kultura chińska, kolebka przeróżnych działów wiedzy, będącej obecnie niezbędnym czynnikiem życia współczesnego całej ludzkości, jest też poczęści i kolebką niektórych dziedzin aeronautyki. Szereg wynalazków znakomitych europejskich uczonych w przełomowej epoce końca XVIII i XIX wieku w większości wypadków był znany w zasadzie już oddawna Chińczykom. Niezbędny dla nawigacji lotniczej kompas, jest wynalazkiem chińskim, a niektóre działy służby meteorologicznej miały zastosowanie w Chinach dla celów rolniczych i nawigacyjnych już w starożytności.

Zasługą Chińczyków jest też wynalezienie i stopniowe udoskonalenie najstarszego z aparatów lotniczych, unoszących się na zasadach dynamiki—latawca, który odegrał tak ważną rolę pomocniczą w osiągnięciu przez ludzkość lotu mechanicznego. Przedwstępne studja pionerów lotnictwa jak: Adera, Lilienthala, br. Wright, Ferbera, Farmanów, Voisin'a i t. d., były prowadzone przy posiłkowaniu się latawcami, a większość płatowców była budowana według wzorów pudełkowego latawca. Starożytne kroniki chińskie notują, że w 206 roku przed Nar. Chrystusa generał chiński Han-Sin wynalazł latawiec bardzo oryginalnych kształtów, o powierzchni osobliwej. Jak widać, latawce były znane w Chinach już oddawna, a osobliwość kształtów ich zwraca uwagę kronikarza. Misjonarze w Chinach notują też, że w 1306 r. z okazji koronacji bogdychana odbywały się wzloty różnych aparatów. Opisu aparatów nie podano, zapewne były to latawce lub małe baloniki, napełnione ogrzanem powietrzem, którego właściwości były znane Chińczykom na kilkaset lat przed odkryciem braci Montgolfier.

Umiejetność zastosowania latawców dla celów wojskowych przejęli od Chińczyków Mongołowie, używając latawców jako sposobu demoralizującego przeciwnika (np. bitwa pod Lignicą w 1241 roku).

Japończycy w wojnach feudalnych wykorzystują też chińskie latawce, lecz odmiennego typu, dla wznoszenia obserwatorów przy zdobywaniu fortec.

Upadek chińskiej kultury, dłuższa przerwa w twórczości, zepchnięcie do roli państwa eksploatowanego stale przez inne mocarstwa, a w ostatnich latach niszcząca wojna domowa, stworzyły warunki nie sprzyjające rozwojowi lotnictwa w odradzających się Chinach. Jednakże Chińczycy interesują się lotnictwem i posiadają wszelkie dane do jego rozwoju. Dowodzi tego choćby projekt sterowca b. oryginalnego typu, opracowany w 1897 r. przez Si-Tcan-Tai.

Do 1912 r. lotnictwo było znane w Chinach jedynie z występów popisujących się za opłatą poszczególnych lotników europejskich. Pierwszą ofiarą lotnictwa chińskiego jest pilot Chińczyk Fong, który, po wyszkoleniu w Europie, zginął podczas popisowych lotów w Kantonie (1912 r.). Dopiero za rządów Yuan-Szi-Kaja, przy wprowadzaniu szeregu reform, zajęto się też i organizacją lotnictwa. Pierwsze lotnisko z niewielką liczbą hangarów zostało wybudowane w 1912—13 r. w miejscowości Nan-yuan, pod Pekinem. Fachowymi doradcami byli Francuzi z attaché wojskowym, pułk. Brissaud-Desmoillet na czele. Wówczas zakupiono we Francji 12 płatowców, przeważnie typu szkolnego, i przy pomocy francuskich instruktorów rozpoczęto szkolenie młodzieży chińskiej w pilotażu i obsłudze płatowców.

Gdy w okresie szkolenia wybuchło powstanie w prowincji Szansi, przydzielono kilka płatowców do ekspedycji karnej; pełniły one służbę wywiadowczą i bombardowały stanowiska band rozbójniczych. Był to pierwszy bojowy chrzest dla powstającego lotnictwa chińskiego, który utrwalił ogromnie zaufanie do lotnictwa, zarówno władz, jak i ludności.

Dalsze plany rozwoju lotnictwa chińskiego zostały przerwane dzięki wojnie światowej, która odciągnęła wszystkie siły i uwagę Europy. W tym

okresie z powodu braku płatowców, zamiennych części i dobrych instruktorów, lotnictwo chińskie stopniowo zamiera. Po wojnie światowej, stale brakowało pilotów, nie licząc odosobnionych lotników europejczyków, często o charakterze awanturniczym, którzy po demobilizacji poszukiwali pracy jako instruktorzy w Chinach; także brak płatowców w dalszym ciągu powodował stopniowe zamieranie lotnictwa wojskowego.

Od 1918 r. rząd angielski prowadził pertraktacje z rządem chińskim w sprawie udzielenia koncesji na zorganizowanie i eksploatowanie lotnictwa komunikacyjno-handlowego pomiędzy Pekinem a główniejszemi południowemi portami. Za rządów gen. Chinga doszło do porozumienia i firma Vickers zobowiązała się dostarczyć 100 sztuk płatowców z zamiennemi częściami i hangarami. Płatowce miały być dwusilnikowe, przeważnie wyrobu firmy Vickers i częściowo Handley-Page. Zamówienie tak znacznej ilości płatowców w Anglji i udzielenie koncesji Anglikom jest początkiem stosunkowo krótkiego okresu wpływów angielskich na rozwój lotnictwa chińskiego. Francuzi stracili w tym okresie zajętą przed wojną placówkę.

Anglicy zorganizowali Departament Aeronautyki, którego kierownictwo objął chiński generał Ting-Tsin, mając do pomocy angielskiego pułk. Holta.

Faktycznie przybyło do Chin tylko 40 dwusilnikowych płatowców, a w zamian brakujących 60 zakupiono jednosilnikowe angielskie płatowce typu lżejszego, jak „Avro" i dwupłatowce Vickers-Vulcan (z siln. Rolls-Royce 360 MK). Dalszy rozwój wojny domowej i agitacja bolszewicka w południowych Chinach uniemożliwiły rozwój tak świetnie zapowiadającej się komunikacji lotniczej. Płatowce, nie zważając na protesty rządu angielskiego, który je sprzedał wyłącznie dla linij komunikacyjnych, zostały użyte przez poszczególnych generałów dla celów wojskowych, a nie fachowe użycie, brak dobrej konserwacji wraz z brakiem zamiennych części. spowodowały bardzo szybkie zniszczenie tak cennego materjału; pozostała pewna nieznaczna ilość, która dotąd obsługuje różne armje, stając się w niektórych razach bronią zwróconą przeciw Anglikom.

Najsilniejszy z gubernatorów, mandżurski marszałek Czang-Tso-Lin, człowiek wybitny, z natury inteligentny i energiczny, reorganizując swoją armję na modłę europejską i rozumiejąc znaczenie lotnictwa wojskowego w wojnie spółczesnej, na wniosek swego syna, generała dywizji Czang-Suei-Lianga przystąpił w 1923 r. do zorganizowania lotnictwa wojskowego dla swej armji mandżurskiej. Pracę tę polecił wykonać generałowi Yao, absolwentowi ofic. szkoły w Saint-Cyr i francuskiej szkoły pilotów, a ostatnio kierownikowi lotnictwa chińskiego handlowego, który przy pomocy francuskiego kpt.-pilota Roque, stopniowo zakupił we Francji płatowce (12 Breguet'ów i 6 Caudron'ów Nr. 59), uzupełniając je skonfiskowanemi przez marszałka Czang-Tso-Lina z portu lotniczego w Nanyuan pod Pekinem kilkoma angielskimi płatowcami „Avro" i 2 Handley-Page. Materjał ten posłużył na sformowanie 3 eskadr i szkoły pilotażu pod Mukdenem.



Z lewej do prawej: gen. Yang-Yu-Ting, szef sztabu marszałka Czang-Tso-Lina; Marszałek; gen. Czang-Suei-Liang, syn Marszałka, komendant 3 i 6 armji i szef lotnictwa; gen. pilot Yao, doradca w sprawach lotniczych w armji mandżurskiej



Lotnicy chińscy

W 1924 r. przybył do Mukdenu nowy transport zakupionych także we Francji płatowców (40 Breguet'ów, 10 Caudron'ów Nr. 59, 10 Caudronów G—3 i 20 amfibij Schreck), a po przelocie Pelletier Doisy i przekonaniu się o wysokich zaletach Bregueta Nr. 19, generał-pilot Yao zakupił 10 płatowców tego typu.

W rozpoczętej na jesieni 1924 r. wojnie między najsilniejszymi generałami Chin północnych, marszałkami Wu-Pei-Fou i Czang-Tso-Linem, zakończonej w styczniu 1925 r. zwycięstwem tego ostatniego, lotnictwo mandżurskie wzięło żywy udział, decydując w niektórych wypadkach o wyniku walki.

Płatowce bombardujące były niejednokrotnie przydzielane, jako towarzysząca broń do większych oddziałów wywiadowczych mandżurskiej kawalerji, która działała wówczas o wiele śmielej i skuteczniej. W 1925 r. mandżurska armja posiadała już 5 eskadr, obsługiwanych przez 40 pilotów Chińczyków.

W tym samym okresie generał-pilot Yao wysyła na wyszkolenie lotnicze do Francji 2 partje młodych Chińczyków, z pułk. Wei na czele, do szkół pilotażu Caudron'a i Moran'a.

W grudniowych walkach 1925 r. i styczniowych 1926 r., przeciw armji Feng-Yu-Sianga, lotnictwo mandżurskiej armji znów bierze udział, a bombardu-

jące eskadry ratują w pewnym momencie rozpaczliwe położenie, przechylając szalę zwycięstwa na stronę Czang-Tso-Lina. W tym okresie służba młodego lotnictwa mandżurskiego odbywała się w bardzo uciążliwych warunkach atmosferycznych, przy silnych wiatrach i mrozach dochodzących do 20 stopni poniżej zera. W drugiej połowie 1926 r. mandżurskie lotnictwo rozporządzało z górą 200 płatowcami (francuskiej fabrykacji), z czego większa połowa były typy nowsze. Liczba pilotów znacznie się też powiększyła.

Oprócz lotnictwa właściwego, posiadają Chińczycy nieznaczną ilość balonów na uwięzi (z któremi odbywają próby od 1908 r.), tak dla celów obserwacyjnych, jak i sygnalizacji. Balony te typu japońskiego (Japończycy jeszcze przed wojną światową opracowali b. oryginalny typ, różniący się od przyjętych na całym świecie balonów na uwięzi Caquot i B. D.) są wykonane częściowo w Japonji, częściowo zaś w Chinach. Powłoki chińskich balonów są uszyte z jedwabiu, przez co uzyskuje się kilkakrotne zmniejszenie ciężaru w stosunku do powłok, szytych na Zachodzie z perkalu przegumowanego. Dzięki temu Chińczycy mają możność zmniejszenia parokrotnie objętości swych balonów (do 400 m^3), jednocześnie zmniejsza się ilość obsługi manewrowej, ułatwia transportowanie napełnionego balonu, maskowanie, ukrycie podczas niepogody, zmniejsza się też i cel dla nieprzyjacielskiej artylerji przy ostrzeliwaniu wzniesionego balonu i t. d. Ujemną cechą są znaczne koszta jedwabiu, na co mogą sobie pozwolić Chińczycy, produkując u siebie najlepsze w świecie gatunki tkaniny jedwabnej. Na fotografji naszej widzimy ciekawy wzór chińskiego balonu na uwięzi dla celów obserwacyjnych, z odczepionym koszem. Małe kule napełnione wodorem służa do sygnalizacji z wzniesionego balonu.

Chiny posiadają wyjątkowo sprzyjające warunki dla rozwoju lotnictwa handlowo-komunikacyjnego. Wynika to z ogromnych przestrzeni, jakie zajmuje Republika Chińska, której poszczególne prowincje, oddzielone nierzadko pustynią lub stepem, żyją życiem dość odrebnem. Nikła sieć kolejowa, brak dobrych dróg kołowych, bardzo utrudnia życie ruchliwych synów Niebieskiego Państwa. Chińczyk z natury jest b. dobrym kupcem, bogactwa naturalne kraju dotąd są prawie niewykorzystane i linie komunikacji lotniczej miałyby ogromne powodzenie, przyczyniając się do rozwoju handlu chińskiego,ześrodkowanego obecnie w strefie rzek, portów i kolei żelaznych. Brak funduszów w kraju na ten cel nie stanowi przeszkody, ponieważ stała konkurencja różnych mocarstw o otrzymanie koncesji lotniczej daje możność wyboru najodpowiedniejszych warunków dla rządu chińskiego. Przeszkodą jest jedynie tocząca się od tak dawna wojna domowa, brak rządu stałego i pewnego, któryby gwarantował bezpieczeństwo i przyciągnął kapitały zagraniczne.

Chińczycy próbowali już w 1921 r. stworzyć własny przemysł lotniczy, budując kilka dwupłatowców (typ szkolny z siln. ang. 100 MK) w zakładach koło Fuczanu, lecz i tu wojna domowa przerwała tak dobrze zapowiadający się wysiłek.

Nie mając własnego przemysłu lotniczego, Chińczycy, według opinji szefa pilotażu w Mukdenie, Francuza E. Poullet'a, są wybornym materjałem do wszelkiego rodzaju służby lotniczej. Z natury ciekawi, inteligentni, z łatwością się uczą, są bardzo pilni i pracowici, brak im tylko pewnej obowiązkowości w przestrzeganiu terminów i nie liczą się z czasem, — cecha wspólna rasom azjatyckim, możliwa zresztą do pokonania, jak to pokazali chociażby Japończycy.



Balon obserwacyjny armji Wou-Pei-Fou

Wszystko to pozwala twierdzić z całem przekonaniem, że przed lotnictwem chińskiem otwierają się duże możliwości.

Feliks Bołsunowski.



Samolot wywiadowczy W. Z. X. inż. Zalewskiego



Samolot kpt. Sipowicza



Awionetka sterż.-pilota Działowskiego

Społeczeństwo polskie, pomimo szeroko rozgałęzionej działalności L. O. P. P., zamało jeszcze lotnictwem się zajmowało, a o polskiej myśli twórczej na tem polu zupełnie nie wiedziało. Ta polska myśl, pracując dotychczas w odosobnieniu i niemal w ukryciu, stworzyła jednak bardzo wiele — stworzyła prawdziwe dzieło, które dopiero dziś, dzięki inicjatywie i dobrej woli Komitetu Stołecznego L. O. P. P. ukazuje się zdumionym oczom społeczeństwa. Słyszeliśmy przeważnie o różnych obcych typach płatowców, wykonanych w kraju, które znane były z tego, że się rozbijały. Myśl i zainteresowanie się ogółu społeczeństwa ponad te szczegóły nie sięgały. Aż tu stwierdzamy, że istnieje polski przemysł lotniczy i pomocniczy, że istnieje szereg wytwórni, produkujących nietylko części zamienne i zapasowe płatowców i silników obcych typów, lecz stwarzających typy polskie, przez polskich konstruktorów pomyślane.

Wyszczególnione poniżej wzory produkcji polskiej — owoce polskiej myśli — mówią same za siebie i za swoich twórców.

Zacznę od p ł a t o w c ó w. Widzimy więc dwupłat bojowy inż. Zalewskiego, zadziwiający swem precyzyjnem wykończeniem — wykonany całkowicie w Centr. Warsztatach Lotniczych w Warszawie. Wobec tego jednak, że ustępuje on nieco seryjnemu Potezowi XXV, w stanie więc obecnym seryjnie produkowany nie będzie. Dalej idzie nowy jednopłat-olbrzym bojowy, dwusiedzeniowiec Podlaskiej Wytwórni Samolotów. Nie przesądzając jego wartości praktycznej, którą dopiero dłuższe próby okażą, wierzymy, że nie zawiedzie on nadziei swych konstruktorów i fabryki. Podkreślić należy wypróbowany już jego spółczynnik bezpieczeństwa, wynoszący 12,5 oraz znaczną szybkość przy ziemi, dochodzącą do 240 klm/godz. Płatowiec szkolny znanego kostruktora, inż. pil. Bartla, wykonał już około 150 lotów z wynikiem bardzo dobrym i chociaż statycznie badany jeszcze nie był, rokuje wielkie nadzieje.

Jak pisklęta przy matkach zgrupowały się wokoło a w i o n e t k i: znana już z opisów i prób awionetka p. Drzewieckiego, wykonana przez Sekcję Lotniczą Politechniki Warsz., oraz inna, oryginalna swoim kształtem — pomysłu B-ci Działowskich, do Warszawy przyprowadzona lotem, przelatując przeszło 200 klm. Obok stoi niewykończona jeszcze awionetka turystyczna znanego i cenionego pilota p. Skraby;



zasługuje na specjalną uwagę ze względu na to, że jest to pierwsza polska konstrukcja wyłącznie duraluminowa.

Pomysłowy płatowiec doświadczalny kpt. Sipowicza, który pierwszy zastosował skrzydła pochylone do dołu, posiada dodatkowe oryginalne płaty trójkątne, wspierające ukośnie płaty górne, mają one na celu zapewnienie równowagi statycznej tego płatowca na wirażach.

Atrakcją wystawy jest p i e r w s z y p o l s k i s i l n i k l o t n i c z y inż. Brzeskiego. Pisze o nim obszernie niżej mjr. inż. Malinowski.

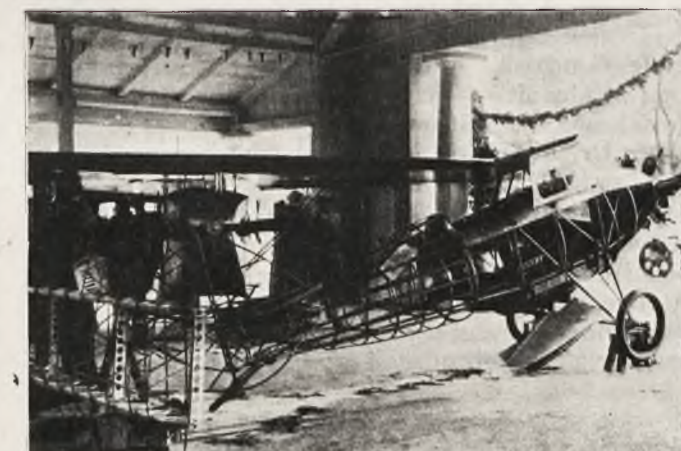
Konstruktor osiągnął w tym silniku rezultaty, o jakich się jeszcze nikomu nie śniło, mianowicie zdumiewająco mały ciężar własny silnika, wynoszący 0,365 klg na 1 KM. Gdyby nawet silnik ten nie dał zadawalających wyników praktycznych— stanowić będzie nader ciekawe studjum i podstawę do dalszych badań nad silnikiem.

Wystawione w głębi płatowce „Potez XV" i Balilla, wykonane przez Lubelskie Zakłady „Plage i Laśkiewicz", oraz „Hanriot", wykonany przez Centralne Warsztaty Lotnicze są naogół już zbyt dobrze znane, by się o nich rozpisywać.

Przechodząc do p o m o c n i c z e g o p r z e m y s ł u l o t n i c z e g o, muszę podkreślić zgodny wysiłek Zrzeszenia Przemysłowców Lotniczych, skupiającego w sobie, obok dawniej istniejących firm przemysłu metalowego, cały szereg firm młodych, reprezentujących przemysł lotniczy drzewny, metalowy, chemiczny, tekstylny i inne. Zrzeszenie to powstało niedawno, w warunkach bardzo ciężkich, które niestety i dziś nie uległy wielkiej zmianie, stanowiąc pomimo tego już obecnie mocną i pewną podstawę rodzimego przemysłu lotniczego, pozwalającego uwolnić się od poniżającej nas zależności od zagranicy i zapewniającego właściwe użycie bogatego materjału krajowego i odpowiednie wyzyskanie zdolnego i wartościowego pracownika polskiego. Eksponaty tych wytwórni, reprezentujących większość naszego przemysłu pomocniczego, wymownie świadczą o wartości tych materjałów i pracy. Spotykamy więc eksponaty wytwórni metalowych: „Autoremont" — części zamienne i remont silników; „Avia" — instrumenty i maszyny precyzyjne, sprawdziany, silniki małej mocy; „Brandel i Witoszyński" — korbowody i tłoki; „J. Fraget" — części aluminiowe; „J. Wagner" i „Warmet" — okucia, śruby, ściągacze lotnicze; „B. Wahren" — koła płatowcowe i części zamienne;



Samolot myśliwski P. W. S. I. konstrukcji inż. Cywińskiego, Ciołkowskiego i Grzędzielskiego, zbudowany przez Podlaską Wytwórnię Samolotów



Szkielet płatowca sportowo-turystycznego konstr. pilota Skraby



Awionetka konstr. J. Drzewieckiego. Na pierwszym planie energiczny organizator Wystawy pilot Woyna



Kiosk „Lotu Polskiego"

„Sosnowieckie Zakłady" — produkcja i obróbka wszelkich gatunków stali, mosiądzów i t. d. Przemysł drzewny reprezentowany jest przez wytwórnie: „Inż. Broda" — hangary i konstrukcje dachowe; „W. Szomański i S-ka" — śmigła; „B-cia Lourie" — dychty i forniery.

Przemysł chemiczny i tekstylny oraz specjalny, ma również swoich przedstawicieli: „Zakłady Chemiczne Grodzisk" oraz „Avia" — cellony, lakiery i t. p.; „Vulcanit" — amortyzatory gumowe, części kauczukowe i ebonitowe; „Iskropol" — świece silnikowe; „Dr. Zieliński" — gaśnice płatowcowe i t. d.

Niesposób mi było wymienić wszystkie reprezentowane na wystawie firmy i wytwórnie — podałem tylko kilka z nich dla wykazania szerokiego zakresu środków i pracy, niezbędnych dla istnienia właściwego przemysłu lotniczego. A już same tylko wymienione powyżej wytwórnie wymownie świadczą o tem, że przy dobrej woli i odpowiednim napływie kapitału, możemy własnemi siłami zapewnić sobie zupełną samowystarczalność.

Obok eksponatów przemysłu cywilnego widzimy szereg działów techniki wojskowej, świadczących o jej wysokim poziomie. Prócz ciekawych przykładów techniki warsztatowej wojsk lotniczych i balonowych, spotykamy działy specjalne — takie, jak lotnicza radiotelegrafja i aerofotografja. Szczególnie ta ostatnia wzbudza podziw artystycznemi zdjęciami lotniczemi; na specjalną uwagę zasługuje piękny widok wielkiej Warszawy z lotu ptaka.

Uwagę również zwracają wielkie mapy wiatrów i zachmurzenia, opracowane przez Gł. Wojsk. St. Met., przeznaczone dla portów lotniczych cywilnych i wojskowych, w celu orjentowania się pilotów przed odlotem.

Oryginalny i wielce pomysłowy sposób wtajemniczenia laików w arkana silnikowe — przedstawia szkoła samochodowa Nr. 32, pokazując nam jak uczyć należy.

Całość wystawy nabiera groźnego wyglądu wobec wielkiego działa zenitowego obrony przeciwlotniczej, t. zw. popularnie OPL. Stojący nawprost niego olbrzymi reflektor, mający na celu wyszukiwanie na niebie płatowców nieprzyjacielskich, w czasie pokojowym oświetla lotnisko dla nocnych lotów.

Jeżeli wspomnę jeszcze o przyjemnych atrakcjach — takich, jak wyświetlanie filmów lotniczych przy koncertach orkiestry wojskowej oraz produkcjach Radiostacji Warszawskiej, również o całości wystawy, imponującej szczególnie wieczorem, wspaniałą grą efektów świetlnych — zdaje mi się, że na zakończenie nie pozostaje mi nic innego, jak złożyć na tem miejscu serdeczne podziękowanie Lidze Obr. Pow. Państwa w imieniu lotnictwa, za owocny trud, którego się podjęła, i życzyć jej dalszych podobnych sukcesów na polu propagandy polskiego lotnictwa.

Inż. W. Krasicki.

MJR. INŻ. STEFAN MALINOWSKI

Wrażenia z wystawy lotniczej

Wszystkie działy Wystawy są starannie reprezentowane, w szczególności gdy weźmiemy pod uwagę, że tego rodzaju Wystawa jest u nas pierwszą, wystawcom zostały wyznaczone bardzo małe powierzchnie i firmy spełniły wyłącznie obowiązek obywatelski, nie licząc na zainteresowanie zagranicy.

Z dużą szkodą dla drobnego i precyzyjnego przemysłu, daje się odczuć brak działu przedmiotów lotniczych zagranicznych, nie ujętych dotychczas naszą wytwórczością. Ta paląca sprawa była szeroko omawiana dwa lata temu w Stow. Techników i dotąd nie została zrealizowaną. Zato zwiedzających przyjemnie dziwi szereg samolotów własnej konstrukcji, wbrew utartej opinji, że korzystamy wyłącznie z dorobku obcego.

Samoloty polskiej konstrukcji.

Na 14 samolotów polskich konstruktorów, wystawiono 7. Omawia je wyżej inż. Krasicki.

Żałuję, że na Wystawie nie znalazłem samolotu por. Sołtyckiego, o łamanym profilu skrzydła — dokument poszukiwania nowych dróg rozwiązań lotniczych.

Brak było i szybowców... Przyczyną jest znowuż mały obszar Wystawy.

Lecz, pomijając obecną Wystawę, uważam, że pożądane byłoby wystaranie się L. O. P. P. o otrzymanie samolotów wycofanych z użycia i przeznaczenie ich jako eksponaty na Wystawy o charakterze propagandowym.

Silniki polskiej konstrukcji.

Silniki reprezentuje dwóch konstruktorów — inż. Zalewski (twórca sam. „W. Z. X") i inż. Brzeski.

Silnik Zalewskiego, budowany przez firmę „Avia", którego części znajdują się na jej stoisku, posiada moc 80 KM, jest typu gwiaździstego stałe-

go, chłodzonego powietrzem. Karter, cylindry, rury wlotowe i wylotowe — aluminjowe; tłoki z elektronu; podwójne zapalanie iskrownikami Scintilla; karburator „Zenith" podwójny. Silnik jest przeznaczony dla płatowców szkolnych wojskowych. Projektowany na ciężką benzynę i oleje mineralne. Waga przewidziana 90 kg, ilość obrotów 1,800.

Najbardziej ciekawym eksponatem na Wystawie jest silnik inż. Brzeskiego. Ciekawym — ponieważ jest wyrazem oryginalnej twórczości polskiej, nieopartej na wzorach zagranicznych i ponieważ konstruktor osiągnął niebywale niską wagę na 1 KM, mianowicie 360 gramów, a więc $^1/_3$ wagi najlżejszego z istniejących dotychczas silników chłodzonych powietrzem i $^1/_4$ wagi silników chłodzonych wodą.

Silnik próbny ma za sobą 160 godzin pracy, po których nie wykazał żadnego zużycia części mogących podlegać tarciu.

Silnik Brzeskiego jest birotacyjny, t. j. wał główny i cylindry kręcą się w przeciwnych kierunkach. Dzięki temu ustrojowi, konstruktor przy tej samej wytrzymałości części mógł otrzymać wagę znacznie mniejszą, niż w normalnych silnikach; na zmniejszenie wagi wpłynął również wyższy skutek mechaniczny, stanowiący wg. konstuktora 94%, gdy przy normalnej konstrukcji wynosi 84%.

Inż. Brzeski przewiduje możność zwiększania ilości obrotów z 1,200 (normalnych) do 1,500, bez wpływu na moc silnika, stosując przyrzad, odpowiadający zmianie szybkości biegu w samochodach. Jest to ważne udoskonalenie w lotach na dużych wysokościach, dzięki któremu spadek mocy silnika można wyrównać zwiększeniem ilości obrotów śmigła, a nawet uzyskać większą szybkość samolotu w bardziej rozrzedzonym powietrzu. Pomijam, że niezależnie można zwiększyć ilość obrotów znanym środkiem, przez dodanie gazu, co pozwala w sumie na przejście z normalnych 1.200 obrotów na 1.800, na dużych wysokościach.

Według słów konstruktora, silnik posiada jeszcze jedną zaletę o dużem znaczeniu dla eksploatacji komunikacyjnej, mianowicie, że dzięki birotacyjności silnika, można powiększyć dorywczo moc jego do 40%, zamiast 20%, jak w silnikach normalnych. Możność ta pozwala na osiągnięcie dostatecznej szybkości wznoszenia się w pierwszym okresie oderwania od ziemi, przy dużym obciążeniu na konia mechanicznego, bez zbędnego zwiększania pułapu samolotu, jak to ma miejsce przy obecnych typach silników.

Silnik, który w najbliższym czasie będzie podlegał próbom, posiada moc 125 KM i waży łącznie z gaźnikiem i iskrownikiem tylko 45 kg, gdy takiż silnik normalny ważyłby 125—150 kg, a więc zastosowanie silnika Brzeskiego daje możność zwiększenia ciężaru do 100 kg, przy mocy 125 KM. Zużycie benzyny 220 gr., oliwy 5 do 8 gr. na 1 KM.

Dodajmy do tego, że największy wymiar silnika w przekroju pionowym do osi wynosi 450 mm, a przy śmigle jest nie wiele większy od wymiaru piasty, co pozwala wnioskować, że opór czołowy, stawiany przez silnik przy dobrem omaskowaniu będzie niewielki.

Małe czołowe wymiary silnika pozwalają na dogodne umieszczenie go na skrzydłach samolotu, stąd może wpłynąć na rozwój samolotów wielosilnikowych średniego tonnażu.

Wszystkie te zalety i próby dokonane rokują, że pomysł inż. Brzeskiego może być uwieńczony wyjątkowym wynikiem, jak również dać impuls w tym kierunku do dalszych prac konstruktorom zagranicznym.

Na Wystawie brak jest dwutaktowego silnika inż. Wallisa.

Ciekawem byłoby również pokazać szerszej publiczności zręczny w linji ślizgowiec wodny „Delfin", inż. Bogatyrewa, przecież rozwinięcie przemysłu ślizgowców jest u nas wielce pożądane.

Pomimo skromnych ram, zwiedzający opuszcza Wystawę z przeświadczeniem, że na polu naszej twórczości lotniczej wre praca świadoma celów i płodna, że niezadługo na naszych szlakach powietrznych szybować będą wyłącznie samoloty własnej konstrukcji, zdolne w każdej chwili skutecznie odeprzeć napastnika.

Z Towarzystwa Obrony Przeciwgazowej

Zebranie organizacyjne Oddziału Stołecznego T. O. P. W dniu 11 kwietnia b. r. z inicjatywy p. Komisarza Rządu m. st. Warszawy Jaroszewicza, odbyło się w gmachu Ratusza zebranie Organizacyjne Warsz. Oddziału Stołecznego T-wa Obrony Przeciwgazowej.

Zebranie zagaił p. Komisarz Rządu, podkreślając doniosłe znaczenie akcji T-wa w kierunku samoobrony przed najokropniejszą bronią współczesnego barbarzyństwa — trucizną gazu. Dalej p. Komisarz Rządu zaznaczył, iż Warszawa, jako stolica Państwa o miljonowej ludności i jako główny ośrodek polityczno-wojskowy, z chwilą wybuchu wojny przedewszystkiem stanie się celem ataków lotniczych wojsk nieprzyjacielskich. Ataki nieprzyjacielskich eskadr lotniczych niewątpliwie będą miały na celu nietylko uszkodzenie ważniejszych objektów stolicy, lecz przez bombardowanie pociskami, zawierającemi gazy trujące, wyniszczenie ludności cywilnej. To też całe społeczeństwo Warszawy musi zawczasu się przygotować i zorganizować do obrony przed strasznemi skutkami gazów trujących i w tym celu należy natychmiast przystąpić do utworzenia Stołecznego Oddziału T-wa Obrony Przeciwgazowej.

Przewodniczył zebraniu p. Dr. Zenon Martynowicz, sekretarzował p. Karol Szmidt.

Odczyt na temat: „Chemja a obrona Państwa" wygłosił kpt. inż. Kalusiński.

Nastepnie dokonano wyboru do władz Oddziału.

Do Zarządu weszli pp.: Władysław Jaroszewicz, komisarz Rządu m. st. Warszawy; gen. Władysław Rozen, komendant m. st. Warszawy; Władysław Jabłoński, prezydent m. st. Warszawy; prof. dr. Franciszek Czubalski, kierownik Zakładu Fizjologicznego Uniwersytetu Warsz.; Edmund Czyniowski, komendant Pol. Państw. m. Warszawy; Stanisław Poraj-Koźmiński, redaktor nacz. „Polski Zbrojnej"; kpt. inż. T. Kalusiński, Wojsk. Instytut Chemiczny; Tadeusz Konopacki, prezes Warsz. Rady Okręgowej Związków Zawodowych Prac. Umysłowych; Stanisław Ocetkiewicz, reprezentant Stow. Kupców Polskich; dr. Wacław Rydzykowski, prezes Stow. właścicieli nieruchomości m. st. Warszawy; Karol Szmidt, naczelnik Wydziału Wojsk. w Komisarjacie Rządu; inż. Aleks. Tupalski, członek Zarządu Przemysłu Chemicznego.

Do Komisji Rewizyjnej weszli pp.: Stanisław Skonieczny, reprezentant Związku Banków w Polsce; inż. Czesław Świerczewski, naczelny dyrektor Gazowni Miejskiej; dr. Maksymiljan Eberhardt, dyrektor Urzędu Zdrowia Komisarjatu Rządu m. st. Warszawy; Kazimierz Głuchowski, naczelnik Wydziału Prasowego w Komisarjacie Rządu; Tadeusz Damięcki; Włodzimierz Pitułej, komisarz Pol. Państwowej.

W wolnych wnioskach zebrani wyrazili podziękowanie p. Komisarzowi Rządu m. st. Warszawy za inicjatywę i zorganizowanie Warsz. Oddziału T-wa Obrony Przeciwgazowej.



Ochrona dworców i transportów kolejowych przed atakami powietrznemi i gazowemi

W numerze 7126 fińskiego dziennika „Suomen sotilasaikakauslethi" zamieszcza płk. szt. gen. C. G. Kraemer ciekawe uwagi na powyższy temat, tem ciekawsze, że autor jako rosyjski oficer, był w czasie wielkiej wojny komendantem dworca, zaś w fińskiem wojsku jest szefem oddziału kolejowego w sztabie generalnym. Sądzimy więc, że streszczenie ich zaciekawi naszych czytelników.

Wobec rozwoju lotnictwa wojskowego i niewątpliwego stosowania gazów w przyszłej wojnie na wielką skalę należy uważać, jako pewnik, że każdy bez wyjątku dworzec kolejowy może w bardzo krótkim czasie zostać unieruchomiony, tak, iż nie będzie on spełniał swych zadań, w każdym razie dopiero po poważniejszym remoncie.

Przy pomocy samolotu i gazów łatwo jest również wstrzymać zupełnie ruch na danym szlaku, a to przez systematyczne zniszczenie kilku sąsiadujących ze sobą dworców. Rozpoznanie ich jest dla nieprzyjacielskiego lotnika, nawet ze znacznej wysokości, bardzo łatwe, gdyż dworce, przynależne do nich tory kolejowe, remizy dla parowozów, wodociągi i t. d. są zawsze skupione na stosunkowo niewielkiej przestrzeni. Funkcjonarjusze kolejowi i ich rodziny nie wiedzą, jak się należy zachować podczas ataku gazowego i nie są zaopatrzeni w przyrządy ochronne przeciw gazom. To też sama groźba ataku lotniczego wywoła panikę, co w zupełności zahamuje czynności służby kolejowej.

Autor wyjaśnia następnie, że nawet najlepiej zorganizowana obrona przeciwlotnicza zarówno powietrzna, jak ziemna nie jest w stanie przeszkodzić, szczególniej w nocy, by celnie opuszczona bomba nie przyczyniła poważnych szkód, a nawet nie zapaliła dworca. Zniszczenie zaś kilku dworców, względnie przerwanie komunikacji, choćby na krótkim tylko dystansie kolejowym będzie musiało się bardzo dotkliwie odbić na działaniach wojennych.

Powstaje więc pytanie, czy i jakie są możliwości zabezpieczenia ruchu kolejowego? Jest to sprawa tak wielkiej wagi, że jeśli nawet nie udałoby się rozwiązać jej zupełnie pomyślnie, to należy dołożyć wszelkich starań, aby zredukować do minimum możliwości przerw w komunikacji kolejowej.

Akcję naszą możemy prowadzić w dwóch kierunkach: albo będziemy bronili najważniejszych punktów, albo też budowali je tak, aby trudne były do uszkodzenia. Pierwszy sposób jest niezmiernie trudny, wymaga bowiem uruchomienia wielkich mas sił obronnych, zarówno lotniczych, jak artyleryjskich. Zajmijmy się więc drugim i zbadajmy, jakie są możliwości urzeczywistnienia w ten właśnie sposób naszego zadania.

Budynki, tory kolejowe i inne instalacje, stanowiące kompleks dworca, muszą być zatem inaczej budowane, niż dotychczas. Niżej podany projekt, ze względu na wielkie koszty, będzie dla istniejących już dworców trudny do wykonania, natomiast winien być brany pod uwagę przy budowie nowych. Zasadniczo polega on na rozmieszczeniu kompleksu dworcowego na większej przestrzeni.

Przy rozmieszczaniu budynków dworcowych na większych od siebie odległościach należy segregować je na dwie grupy: budynki, służące dla ruchu tranzytowego i budynki dla potrzeb miejscowych. Budynki zbędne dla ruchu tranzytowego należy oddzielać i budować dalej od dworca. Inaczej mówiąc na samym dworcu znajdować się winny: główny tor oraz budynek stacyjny, zbudowany częściowo nad, częściowo pod ziemią; ważniejsze zaś lokale pod ziemią. Wszystkie inne budynki i instalacje budują się w pewnej odległości od dworca (patrz szkic 1). Wież ciśnień nie będzie wcale, na ich miejsce instaluje się podziemne zbiorniki wodne, które zasilać będą sieć wodociągową na całym obszarze dworca. Tory narysowane linjami kropkowanemi służą tylko w nadzwyczajnych wypadkach. W czasie pokoju daje się im zarastać trawą, tak aby nieprzyjacielska służba szpiegowska mogła je uważać za stare bezużyteczne linje. W czasie wojny winny one być starannie zamaskowane. W lasku znajdują się rampy dla transportów kolejowych i rozdzielcze. Do placu wyładowczego należy jeszcze w czasie pokoju przeprowadzić dobrą drogę, zaś sam plac zamaskować. Odległość między torami musi wynosić przynajmniej 200 m, aby upadek jednej bomby nie uszkodził wszystkich innych, znajdujących się na sąsiednich torach pociągów.

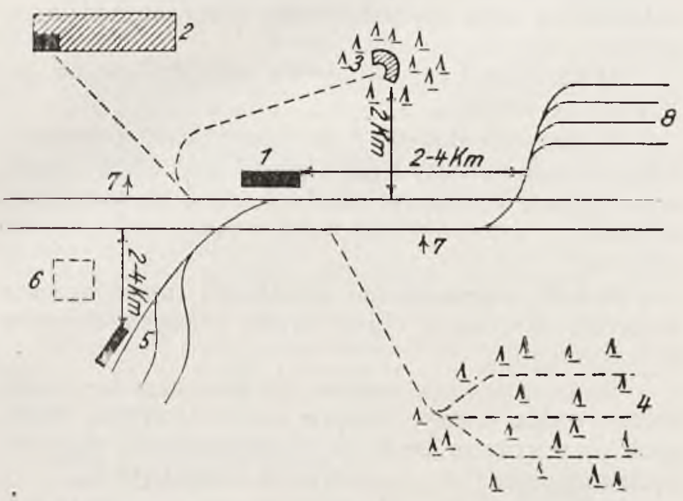
Budynek stacyjny posiada dwa piętra, jedno pod, drugie nad ziemią. Nad ziemią umieszczone są: kasa biletowa, poczekalnie, biuro pocztowe i telegraficzne. Pod ziemią znajdują się: biura służby ruchu, telegraf i telefon oraz dwa schrony.

Schrony te muszą być tak zbudowane, aby gazy nie mogły się do nich dostać. Wszystkie pokoje muszą mieć dwa wyjścia, jedno prowadzące na platformę stacyjną, drugie na zewnątrz. W razie ataku gazowego wszyscy urzędnicy kolejowi, za wyłączeniem telegrafistów i naczelnika stacji zbierają się w jednym schronie, pasażerowie, oczekujący w poczekalniach—

w drugim. W razie alarmu gazowego rozdziela się wszystkim maski gazowe, które publiczność winna następnie zwracać.

Wybudowanie dworców na ważniejszych stacjach krańcowych i węzłowych w powyższy sposób

Szkic 1



1. Budynek staoyjny 2 Wieś. Tam należy przenieść mieszkania pracowników kolejowych i warsztaty reparacyjne. 3. Lasek, w nim remiza dla lokomotyw 4 Lasek, w nim rampa wyładunkowa dla transportów wojskowych i tory rozdzielcze. 5. Stacja towarowa i jej biura. 6. Podziemny zbiornik wodny 7. Wodociągi 8. Tor dla zestawiania pociągów i odstawienia próżnych wagonów.

zmniejszy poważnie w przyszłej wojnie możliwości zupełnego ich zniszczenia i zahamowania ruchu kolejowego. Powstałe szkody, jako względnie nieznaczne, łatwo się dadzą naprawić.

Ruch tranzytowy byłby natenczas tylko wstrzymany, o ile jedna, lub kilka sąsiadujących ze sobą stacyj zostałyby zagrożone. Nasuwa się więc pytanie, jak możnaby zasadniczo zabezpieczyć ruch tranzytowy? Przyszła wojna, według wszelkiego prowdopodobieństwa, rozpocznie się atakiem lotniczym, skierowanym przedewszystkiem na główne linje komunikacyjne, celem przeszkodzenia nieprzyjacielowi w mobilizacji i marszu naprzód. Pomyślny taki atak na tyły armji będzie miał niewątpliwie kolosalne moralne skutki, działając deprymująco na psychikę wojska, jeszcze zanim znajdzie się ono na froncie.

Jest również pewnikiem, że w przyszłej wojnie stosowane będą specjalne gazy, o potężnem działaniu, szkodliwe nietylko dla ludzi i zwierząt, ale również dla rzeczy martwych i to tak dobrze dla sprzętu wojennego, jak dla ruchomego taboru kolejowego. To też należy już z góry przedsięwziąć środki, mające na celu zmniejszenie do minimum strat wojska, jeszcze przed przybyciem na front.

Jako takie środki wymienić należy: zmiany w konstrukcji ruchomego taboru kolejowego, zmiany w sposobie transportowania wojska, sprzętu i amunicji, specjalne środki ostrożności na dworcach.

Należy wziąć pod uwagę, że atak gazowy na jeden tylko dworzec nie może w zupełności zatrzymać ruchu. Dla osiągnięcia takiego rezultatu, konieczne nem jest zagazowanie jednocześnie kilku dworców. W tym ostatnim wypadku transport wojskowy zmuszony jest przebyć kilka zagazowanych stref. Jednakże gazy działają tylko w najbliższem otoczeniu dworców (patrz szkic 2).

Wychodząc z tego założenia, dochodzimy do następujących danych: pociąg, idący z szybkością 30 km/godz. przebywa zagazowaną przestrzeń w ciągu najwyżej 6 minut. Czas ten wystarcza jednak, aby gazy wdarły się do środka wagonów poprzez okna, drzwi i szczeliny. Obliczmy teraz, jak długo może 40 osób przebywać w możliwie hermetycznie zamkniętym wagonie i czy można wagony osobowe tak szczelnie zaopatrzyć, aby gazy nie mogły dostać się do wnętrza?

Przeciętny wagon osobowy na 40 osób mierzy mniej więcej 32 metry sześc. Przyjmując, że dla 10 osób potrzebny jest 1 m³ powietrza, zapotrzebowanie 40 osób wynosi 4 m³. Pozostaje nam zatem 28 m³, to jest 28,000 lit. powietrza. Jeden m³ powietrza zawiera 0,4 litra kwasu węglowego, a zatem w całym wagonie znajduje się 11,2 litra. Ponieważ przy zawartości już 1% kwasu węglowego powietrze jest tak trujące, że człowiek w niem umiera, przeto w wagonie nie może być więcej kwasu węglowego nad 280 litrów. Po potrąceniu normalnej zawartości kwasu węglowego w powietrzu, stanowiącej dla naszego wagonu, jak wyżej podano, 11,2 litra, pozostaje 268,8 litra. Człowiek wydycha w ciągu minuty 0,333 litra kwasu węglowego, 40 ludzi zatem $40 \times 0,333 = 13,3$ litra. Podzieliwszy 268,8 litra przez 13,3 litra, stwierdzamy, że 40 osób w szczelnie zamkniętym wagonie, może żyć najwyżej 20 minut. Przy szybkości 30 km/godz. czas ten wystarcza na przebycie przestrzeni około 10 km, co aż nadto wystarcza.

Pozostaje nam teraz tylko wynalezienie sposobów możliwie dokładnego uszczelnienia wagonów. Chodzi tu o sprawę pierwszorzędnej wagi i rzeczą zarządów kolejowych jest zająć się nią jak najprędzej i jak najenergiczniej. Lokomotyw zamykać nie można, to też zarówo maszynista, jak palacz muszą być stale zaopatrzeni w maski gazowe, a także w ubiory, które tamować będą gazom dostęp do skóry.

Należy również przeprowadzić próby, jakie środki bezpieczeństwa należałoby przedsięwziąć dla przeprowadzania przez zagazowane przestrzenie transportów osobowych i sanitarnych, pociągów z żywnością, paszą i amunicją i t. d.

Z chwilą wynalezienia i zastosowania powyższych zabezpieczeń, trzeba będzie przystąpić do wyszkolenia wojska w ich użyciu. Przebywanie zatru-

Szkic 2



Przestrzeń zagazowana

tych przestrzeni wyobraża sobie autor jak następuje. W niewielkiej odległości od miejsca, gdzie przestrzeń ta się zaczyna, pociąg staje. We wszystkich wagonach przeprowadza się „stan obrony". Po osiągnięciu tego stanu, pociąg z maksymalną szybkością przebywa za-

gazowaną przestrzeń i zatrzymuje się tuż za nią. Tu otwiera się wagony i wpuszcza świeże powietrze. W ten sposób pociąg odbywa swą podróż i przez dalsze przestrzenie gazowe.

Podobnego rodzaju podróż możliwą jest wtedy tylko, jeśli znane są granice zagazowanych przestrzeni i jeśli wyznaczone one są na torze w taki sposób, aby prowadzący pociąg musiał niezawodnie sygnały te zauważyć, a to zarówno w dzień, jak i w nocy. Kto ustawiać ma takie sygnały? Rzecz prosta, że nie personel kolejowy, jako nie mający w kierunku tym żadnych fachowych wiadomości. Należy więc tworzyć specjalne lotne oddziały, posiadające do swej dyspozycji specjalnie wyekwipowane pociągi. Po otrzymaniu od zawiadowcy stacji telegraficznego, lub telefonicznego meldunku o napadzie gazowym, oddział taki śpieszy na zaatakowane miejsce i zajmuje się naprawą uszkodzeń oraz wystawieniem sygnałów.

Personel takiego pociągu musi zatem być tak zaopatrzony, aby w razie potrzeby mógł przebywać czas dłuższy w zagazowanej przestrzeni. Może się bowiem czasem zdarzyć, że prace przy usunięciu uszkodzeń trwać będą nawet kilkanaście dni.

Aby pomimo to utrzymać komunikację bez przerw, musi każdy dworzec posiadać wystarczającą ilość masek gazowych dla zaopatrzenia w nie funkcjonarjuszów stacyjnych, jako to kierowników ruchu, zwrotniczych i t. d.

Doszliśmy zatem do wniosku, że dworce i instalacje torów w obecnej formie są bardzo wystawione na ataki lotnicze, a tem samem należy być przygotowanym na większe, lub mniejsze uszkodzenia. Dworce i tory, które będą budowane w przyszłości, winny mieć linje urządzone według podanych wskazówek, o ile by to nie dało się uskutecznić, czy to ze względu na wielkie koszty, czy z innych pobudek, trzeba będzie trzymać się przynajmniej jednej zasady — rozmieszczenia kompleksu dworcowego na możliwie dużej przestrzeni. W ten sposób ograniczymy do minimum ewentualne szkody i umożliwimy ruch tranzytowy na danym szlaku.

Co się tyczy powietrznych ataków gazowych i ich skutków, to ruch kolejowy może być utrzymany, niezależnie od tego, czy jeden tylko dworzec będzie zagrożony, czy też ich kilka, jeżeli:

1) dworzec i tory kolejowe będą budowane, jak podaliśmy wyżej;

2) personel stacyjny na wszystkich dworcach, którym atak lotniczy będzie groził oraz służba ruchu w pociągach, kursujących na tych szlakach, zaopatrzona będzie w maski i wyszkolona w czasie pokoju w ich użyciu;

3) będą wprowadzone instalacje, umożliwiające szczelne zamknięcie okien, drzwi i innych otworów w wagonach;

4) towary, jak siano, słoma, armaty i t. p., które zwykle transportowane są w otwartych wagonach, przewożone będą na przestrzeniach, zagrożonych zagazowaniem, w wagonach zamkniętych;

5) zorganizowana będzie dostateczna ilość lotnych oddziałów, mających do swego rozporządzenia specjalne pociągi. Personel i wagony muszą być tak zaopatrzone, aby był możliwy pobyt kilkudniowy w zagazowanych przestrzeniach.

Nad wszystkiemi temi środkami należy się poważnie zastanowić i przystąpić już dziś do przygotowawczych prac. Inaczej bowiem zaskoczeni zostaniemy w chwili wybuchu wojny i zdarzyć się może, że wojska nasze na granicy przez dłuższy czas znajdować się będą bez zaopatrzenia i zabraknie im najważniejszych przedmiotów pierwszej potrzeby.

Program Osoawiachimu w dziedzinie powietrzno-chemicznej obrony S. S. S. R. Wskutek „zaostrzenia się" sytuacji międzynarodowej, jak piszą rosyjskie pisma, pierwszy zjazd Osoawiachimu, który odbył się 17 stycznia r. b., poświęcił wyjątkową uwagę sprawie powietrzno-chemicznej obrony państwa.

Po długotrwałych debatach zjazd ustalił cztery zasadnicze punkty programu, obejmującego organizację zarówno materjalnej bazy obrony chemicznej, jak i ludności.

1. Zjazd zatrzymał się przedewszystkiem nad zagadnieniem rozwoju przemysłu chemicznego w czasie pokoju. Raport chemiczno-przemysłowej sekcji stwierdza, że podstawowe dla obrony chemicznej gałęzie przemysłu, jak produkcja chloru, azotu, kwasów, barwników, środków leczniczych i t. d. są mocno zaniedbane. Zadaniem więc Osoawiachimu winno być poparcie rozwoju tego przemysłu, a zarazem zorganizowanie go w ten sposób, aby przejście z pokojowej do wojennej produkcji mogło się odbyć łatwo i prędko.

Wobec tego, że budżet państwowy przewiduje zbyt małe kredyty dla przemysłu chemicznego, zjazd postanowił zwrócić się do odnośnych władz państwowych dla skorygowania tej pozycji. Poruszono tu również sprawę sytuacji materjalnej chemików fabrycznych, podkreślając konieczność poważnego zwiększenia liczebności kadr tych, tak potrzebnych w czasie wojny, specjalistów.

2. Zjazd zwrócił uwagę na niedostateczną ilość i złe wyekwipowanie państwowych i fabrycznych laboratorjów chemicznych. Obecne formy wojny wymagają wszak istnienia odpowiedniej ich ilości, i to doskonale zorganizowanych i zaopatrzonych, aby w razie potrzeby mogły szybko przeprowadzić badania chemicznych środków napadu i opracować odpowiednie formy obrony. Zjazd postanowił wobec tego domagać się od władz funduszów potrzebnych dla doprowadzenia do porządku istniejących i instalacji nowych laboratorjów.

3. Zjazd podkreślił ważność organizacji obrony ludności cywilnej przed napadami powietrznemi i gazowemi, szczególnie ze względu na warunki geograficzne Rosji i przewagę liczebną sił powietrznych przeciwnika — „koalicji burżuazyjnej". „Awiachim" już poprzednio stworzył organizację t. zw. „awiachim komend", — kadr, przez które będą mogły przejść liczne masy ludności cywilnej, głownie zaś poborowych i rekrutów. Komendy te, według decyzji Zjazdu, mają być zaopatrzone jaknajobficiej w potrzebny sprzęt chemiczny, celem zaś ich ma być nietylko wyszkolenie swych członków, to jest praca teoretyczna, ale również społeczne zadania, należące do programu Osoawiachimu. Zjazd miał tu w pierwszej linji na myśli walkę ze szkodnikami na polach, w lasach, sadach, wielkich składach i t. d. (szarańcza, liszki, szczury, myszy i t. d.), wychodząc z zupełnie słusznego (i godnego bardzo naśladowania u nas!!) założenia, iż walka taka nie tylko daje materjalne podstawy komendom i przynosi olbrzymie korzyści państwu i ludności, ale wytwarza szeregi instruktorów, sieć kursów z odpowiednim personelem i laboratorjami i last, but not least kadry pracowników, obeznanych praktycznie z trującemi substancjami, co z punktu widzenia obrony jest niesłychanie ważne.

4. Ostatniem z zagadnień poruszonych na Zjeździe była obrona osiedli, budynków, fabryk i t. d. przed napadami powietrzno-chemicznemi. Zdając sobie sprawę z trudności, ale ważności tego zagadnienia Zjazd polecił jaknajenergiczniejszą pacę w tym kierunku, a mianowicie opracowywanie odpowiednich projektów, organizację kadr specjalistów i t. d.

Jak z rezolucji tych widzimy, wschodni nasz sąsiad bardzo poważnie się zabiera do rozstrzygnięcia problemów obrony powietrzno-chemicznej swego państwa i to bynajmniej nie tylko teoretycznie, ale i życiowo. Przy potężnych środkach, jakiemi rozporządza Osoawiachim, realizacja programu przeprowadzona będzie konsekwentnie. Caveant consules!

Podbój Atlantyku

(Ciąg dalszy)

W ubiegłym miesiącu uwaga całego świata zwrócona była na północny Atlantyk, nad którym dwóch śmiałków pokusiło się przelecieć bez lądowania z Paryża do New Yorku.

Jednak, jakgdyby fatum jakieś zawisło nad tym zamiarem: w roku zeszłym przy starcie samolotu Foncka, dwóch jego towarzyszów, wraz z samolotem zginęło w płomieniach, w dniu 16 kwietnia kom. Byrd, znany z zeszłorocznej wyprawy do bieguna, potrzaskał swego Fokkera przy pierwszym próbnym locie, sam łamiąc sobie rękę, w tydzień potem Bertaud i Chamberlin cudem tylko wyszli cało wraz ze swym samolotem Bellanca, startując do próbnego lotu, zaś 26 kwietnia samolot trzysilnikowy Huff Aland „American Legion" walcząc przy starcie z pełnem obciążeniem benzyną, spadł i zapalił się, grzebiąc pod sobą dwóch znakomitych lotników marynarki amerykańskiej kpt. Noela Davisa i por. Woostera.

We Francji prowadzono również gorączkowo próby: Nungesser i Coli na swoim Levasseurze, Drouhin na Farmanie metodycznie zaprawiali się do niebezpiecznej wyprawy. Pogoda nie sprzyjała odlotowi, aż w dniu 7 maja, otrzymawszy pomyślny biuletyn meteorologiczny Nungesser i Coli wyznaczyli odlot na nazajutrz rano Już o świcie 8 maja, lotnisko Le Bourget zapełnione było zemocjonowanym tłumem; po godz. 5 lotnicy zjawiają się na miejscu, po krótkich przygotowaniach siadają do samolotu i o godz. 5.21 dają sygnał do startu. Pomimo wielkiego obciążenia samolot wolno wprawdzie, ale stopniowo nabiera szybkości, dwa razy stara się oderwać od ziemi, aż za trzecim mu się udaje. Lot Paryż — New York rozpoczęty!

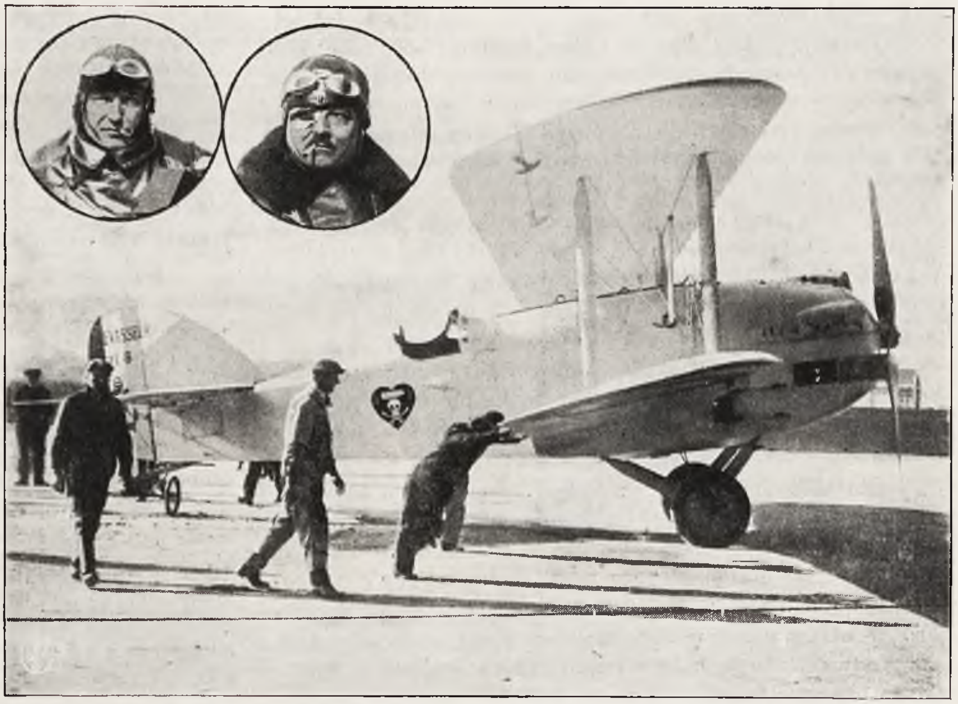
Dawno już nie przeżył Paryż tak gorączkowych dni, jak niedziela, 8 maja i poniedziałek 9 maja. Ludzie tłumnie wystawali na bulwarach przed redakcjami wielkich dzienników, żądni wiadomości. Według obliczeń lotnicy powinni byli wodować w New Yorku we wtorek w rannych godzinach, tymczasem, po szeregu depesz z Ameryki awizujących przelot samolotu w różnych miejscowościach, nadeszła wiadomość, że Nungesser i Coli o godz. 16.30 wodowali w porcie New Yorku, nawet ze szczegółami ich przybycia. Na nieszczęście, wszystkie te depesze były fałszywe; kto i w jakim celu je wysłał, dotąd nie udało się stwierdzić, faktem jednak jest, że do chwili, w której oddajemy numer na maszynę niema żadnych wiadomości o losach „Białego Ptaka" („L'Oiseau Blanck"), jak samolot swój nazwali dzielni lotnicy. Urzędowo stwierdzono przelot w niedzielę w rannych godzinach nad brzegami Irlandji, ponadto kilka osób zamieszkałych na wyspie Newfoundland, położonej już u brzegów Ameryki, utrzymuje, iż widziało, względnie słyszało przelatujący samolot. Zmobilizowano szereg okrętów i samolotów francuskich, angielskich i amerykańskich, celem dokonania poszukiwań, sterowiec „Los Angeles" kilkanaście godzin krążył nad oceanem, — wszystko napróżno. Nadziei tracić jeszcze nie można — lotnicy nie posiadali stacji radiowej, nie jest więc wykluczone, że wyłowiła ich jakaś łódź rybacka, lub że wylądowali na bezludnych przestrzeniach Labradoru. Optymiści przypominają tutaj przygodę angielskiego pilota Hawkera, który w maju 1919 roku wyleciał z wyspy Newfoundland w kierunku Anglji i, po przebyciu około 1500 km, wskutek uszkodzenia silnika wpadł do morza. Wyłowiony przez statek rybacki, dopiero w kilkanaście dni dał znać o sobie.

Samolot Nungessera i Coli był to „samolot morski" (avion marin), zbudowany przez firmę Pierre Levasseur, posiadający odczepne podwozie i nieprzemakalny kadłub w formie łodzi, z silnikiem Lorraine-Dietrich 450 MK i metalowem śmigłem Levasseur-Reid. Oto jego charakterystyka:

Rozpiętość skrzydeł 14,6 m.
Powierzchnia nośna 61,5 m^2.
Waga samolotu próżnego 1905 kg.
Waga przy starcie 4965 kg.
Waga materjałów pędnych 2900 kg.

Karol Nungesser, urodził się w 1892 roku w Paryżu, wstąpił na początku wielkiej wojny do kawalerji jako prosty żołnierz, przeniósł się następnie do lotnictwa, gdzie niebawem wykazał niezwykłe zdolności bojowe. Zawieszenie broni zastało go już w randze oficera Legji honorowej udekorowanego szeregiem orderów aljanckich. Był on trzecim na liście asów francuskich, z 45-u oficjalnemi, a około 100 nieoficjalnemi zwycięstwami.

Franciszek Coli, urodził się w Marsylji w 1881 roku, już za młodu poświęcił się marynarce, w czasie wojny zapisał się do piechoty, niebawem jednak wstąpił do lotnictwa, gdzie również dosłużył się stopnia kapitana. Znakomity nawigator, po ukończeniu wojny poświęcił się lotnictwu morskiemu i dawno już nosił się z zamiarem przebycia Atlantyku drogą powietrzną.



Zaginieni lotnicy Nungesser i Coli. — Ich tragiczny „Biały ptak"

Miejmy nadzieję, że w przyszłym numerze naszego pisma będziemy mogli przynieść czytelnikom naszym radosną wiadomość, że Nungesser i Coli znaleźli się.

Dla braku miejsca, historję innych lotów przez Atlantyk, które odbyły się w maju, podamy w następnym numerze „Lotu Polskiego".

* * *

W chwili zamknięcia numeru nadchodzi trjumfalna wiadomość, że Atlantyk został przebyty!

Posiadane dotychczas szczegóły o wspaniałym przelocie amerykańskiego pilota Lindbergha podajemy w „Kronice międzynarodowej.

(C. d. n.)

List włoski

Rzym, w maju 1927

Lotnictwo włoskie które w czasie wojny tak wielkie zasługi położyło dla swego kraju, popadło w latach powojennych w apatję i, pomijając kilka wybitniejszych czynów, jak np. przelot nad Andami, lot Rzym—Tokjo, dało się znacznie wyprzedzić lotnictwom innych krajów.

Dopiero po przewrocie faszystowskim w październiku 1922 — jednocześnie z reformami w całym kraju rozpoczął się i na tem polu ruch. Mussolini stanął osobiście na czele lotnictwa i tchnął nowego ducha w ten tak ważny dla nowoczesnego państwa aparat.

Rezultaty stały się niebawem widoczne: W roku 1922 istniało we Włoszech dziewięć szkół pilotów, obecnie jest ich piętnaście, w roku 1922 nie było ani jednej linji powietrznej — dziś istnieje ich cztery. W roku 1922 lotnicy włoscy przebyli 4220 godzin w powietrzu, podczas gdy od kwietnia do listopada 1926 roku — powyżej 48000 godzin.

W roku 1922 armja włoska posiadała 400 pilotów, dziś jest ich w służbie czynnej 1195, szkoli się zaś blisko czterystu. W końcu roku 1922 flota powietrzna liczyła zaledwie 600 samolotów, z tych większość starych, zniszczonych i nie do użytku, obecnie posiada 1678 sztuk i 350 jest w budowie.

Powyższe dane najlepiej ilustrują potężny rozmach twórczej pracy państwa i narodu, zaś nazwiska bohaterskich lotników: Nobile, De Pinedo, De Bernardi, i tylu innych, rozniosły w ostatnich dwóch latach sławę Włoch po całym świecie.

Dla skoncentrowania wysiłków i prawidłowej organizacji pracy został utworzony 24 stycznia 1922 r. Komisarjat lotnictwa cywilnego i wojskowego, zaś w roku 1925 Królewskie Ministerjum Lotnictwa, którego tekę objął „Il Duce".

Italja daleką jest jednak od tego, aby spocząć na laurach. W czasie debatów nad budżetem ministerjum lotnictwa, podsekretarz stanu tego ministerjum, Balbo wygłosił w parlamencie obszerne exposé o sytuacji lotnictwa we Włoszech.

Zaznaczywszy na wstępie, że lotnictwo włoskie ma wyłącznie zadania obronne, Balbo podkreślił wyjątkowo niekorzystną pod kątem widzenia lotniczym, sytuację geograficzną Włoch, co zmusza je do posiadania licznej i potężnej armji powietrznej. Przed objęciem steru rządu przez Mussoliniego budżet lotnictwa wynosił 100 miljonów lirów, dziś zaś 700 miljonów.

Budżet taki umożliwi przeprowadzenie dawno już zamierzonych reform. I tak: Dyrekcja Techniczna Lotnictwa posiadać będzie Dyrekcję Generalną Fabrykacji i Zaopatrywania, Dyrekcję Generalną Materjałów i Lotnisk i Dyrekcję Naczelną Badań i Doświadczeń; ta ostatnia ma za jedno z głównych zadań—pomoc konstruktorom prywatnym w ich pracach. Ministrowi przydzielona będzie komisja techniczna, opracowująca programy działania, ponadto zostaje zorganizowana specjalna eskadra dla przeprowadzania technicznych prób w powietrzu.

Dla wyszkolenia oficerów i podoficerów zostanie otwarty cały szereg szkół technicznych rozmaitych specjalności, przyczem szczególna uwaga zwrócona jest na szkoły chemiczne. W zamiarach rządu leży otworzyć prędzej lub później, wojskowy instytut lotniczy i zorganizować eskadry dla ćwiczeń taktycznych.

Znaczna część budżetu będzie poświęcona na budowę przyziemi, jako faktora pierwszorzędnej wagi w lotnictwie.

Sprawę zaopatrzenia w surowce, aczkolwiek tak poważną, pozostawia minister otwartą, wychodząc z założenia, że przemysłowcy sami, mając pełną swobodę działania, lepiej ją rozstrzygną, niż przy ingerencji rządu.

Baczną uwagę należy zwrócić na rozwój lotnictwa cywilnego, aczkolwiek, a właściwie tembardziej, że znajduje się ono w niekorzystnych warunkach geograficznych i meteorologicznych. Linje powietrzne włoskie mają ogółem 4400 km; od czasu otwarcia, to jest zaledwie od kilku miesięcy samoloty ich przebyły w czasie 1300 podróży 652572 km, przewożąc 6330 pasażerów, 1722 kg poczty i 4593 kg towarów. Sieć międzynarodowa rozwija się powoli, zaś ruch na linji Brindisi—Konstantynopol niebawem będzie wznowiony.

Koniecznem jest popieranie turystyki powietrznej, to znaczy zaopatrywanie klubów w samoloty turystyczne (jak to konsekwentnie przeprowadza Anglja — przyp. aut.) i budowanie lotnisk nawet przy małych miastach. Rząd specjalną pieczą otacza i otaczać będzie Państwowy Instytut Propagandy Lotniczej.

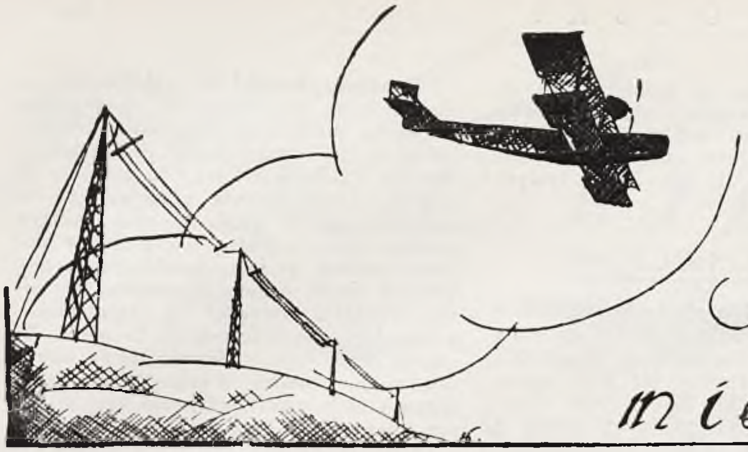
Nie wolno również zapominać o sprawie personelu—skład osobowy korpusu oficerskiego jest zbyt mały; dla skompletowania go będą przedsięwzięte właściwe środki. Celem utrzymania lotników rezerwy w formie będą oni otrzymywać wysokie premje godzinowe za loty. Ponieważ liczebność personelu pomocniczego jest dotąd niewystarczająca (na 1 samolot przypada 17 osób, to jest mniej, niż we wszystkich innych krajach) minister uczyni co będzie mógł, aby jaknajprędzej wypełnić tę lukę, niemniej starać się jednocześnie będzie o wprowadzenie tam, gdzie to jest możliwem, mechanizacji pracy.

Dekret z 15 lipca r. z. o indemnizacji pilotów, ofiar wypadków, lub rodzin pilotów w razie ich śmierci, jest niesprawiedliwy—nie działa bowiem wstecz, a przecież od zawieszenia broni do wejścia w życie tego dekretu kilkuset pilotów padło ofiarą swego zawodu. O tem zapominać nie wolno!

Poruszywszy po kolei wszystkie działy lotnictwa, min. Balbo zwrócił się do przyszłości. Za lat trzy — oświadczył on — Italja posiadać będzie 865 samolotów do bombardowania, 1250 pościgowych, 680 wywiadowczych; to jest razem 2795 aparatów, gotowych do lotu.

Zainteresowanie izby i oklaski, któremi wielokrotnie przerywano mówcy, dowiodły, jak bardzo tutejsza opinja publiczna interesuje się temi sprawami i jak potężny wpływ wywarła na nią akcja propagandowa Mussoliniego. Ponieważ zaś, jak wiemy, u „Il Duce" czyny zwykły szybko następować po słowach, można więc być pewnym, że lotnictwo włoskie, które dziś już osiągnęło wysoki stopień rozwoju, w niedługim czasie dojdzie do śmiało zamierzonego rozkwitu.

Velivolo.



Kronika międzynarodowa

POLSKA

Hołd zasłudze. Wśród licznych dowodów sympatji i uznania, jakie otrzymał ustępujący wice-prezes Zarządu Głównego L. O. P. P., tak zasłużony dla Ligi p. sędzia Falkiewicz, wyróżnia się piękny adres, ofiarowany panu sędziemu przez biuro Zarządu Głównego L. O. P. P. i redakcję „Lotu Polskiego".

Adres ten reprodukujemy niżej wraz z fotografją p. sędziego Falkiewicza.

Posiedzenie Komitetu org. Aeroklubu. Pierwsze posiedzenie komitetu organizacyjnego nowego Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej odbyło się w dn. 28 kwietnia 1927 r.

Ukonstytuował się tymczasowy zarząd komitetu w następującym składzie: Janusz ks. Radziwiłł, płk. S. G. Ludomił Rayski, oraz Stanisław de Rosenwerth.

Zgromadzeni powołali do życia dwie komisje: statutową i proponującą. Komisja statutowa przystąpiła już do pracy, by na zebranie organizacyjne członków założycieli, które odbędzie się w połowie czerwca r. b. przyjść z gotowym projektem statutu.

Zadaniem komisji proponującej jest ułożenie listy członków założycieli, na których będą proszeni przedstawiciele ze wszystkich większych miast Polski.

Ruch na linjach powietrznych w Kwietniu. Samoloty komunikacyjne Polskiej Linji Lotniczej w miesiącu kwietniu dokonały 335 podróży, przebiegając przestrzeń 84.213 km. Samoloty przewiozły 744 pasażerów, 22.050 kg towarów, 22,3 kg poczty. W stosunku do miesiąca marca r. b. frekwencja pasażerska i towarowa wzrosła o około 40%.

MIĘDZYNAROD. FEDERACJA AERONAUT. (F. A. I.)

Nowe klasy rekordów. Od dnia 1 maja F. A. I. wprowadziła cztery nowe rekordy dla samolotów małej mocy: 1. Największa odległość w linji prostej. 2. Największa odległość w zamkniętym obwodzie. 3. Największa szybkość na 100 km. 4. Największa wysokość.

Każdy z tych rekordów dzieli się na dwie klasy: pierwsza dla samolotów ważących maksymalnie 200 kg i zużywających maksymalnie 12 kg benzyny na 100 km i druga dla samolotów ważących od 200 do do 500 kg i zużywających nie więcej. niż 20 kg na 100 km.

ANGLJA

Propaganda powietrzna. Co piątek począwszy od 6 maja odbywają się, staraniem Imperial Airways, loty nad Londynem i okolicą na wielosilnikowych samolotach, posiadających salonowe kabiny. W czasie lotu podają pasażerom herbatę. Kiedy to nad stolicą Rzplitej krążyć będą takie, najskuteczniejsze nb. organy propagandy lotniczej?

O rekord długości lotu. Ministerjum żeglugi powietrznej, uważając dotychczasową politykę abstynencji przy zdobywaniu rekordów światowych, za szkodliwą dla prestiżu angielskiego lotnictwa, postanowiło z nią zerwać i popierać dążenia w tym kierunku.

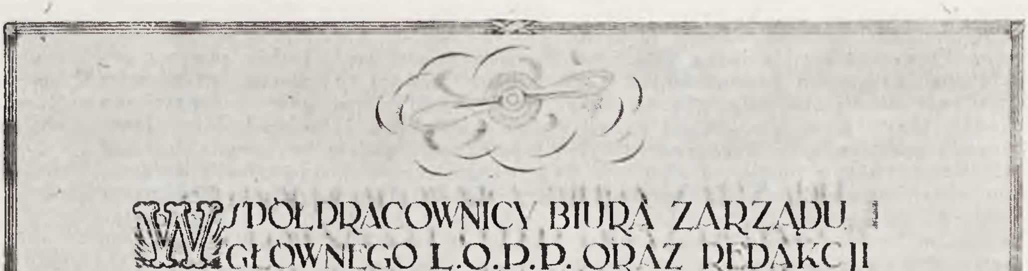
Na pierwszym planie stał rekord długości lotu w linji prostej, mający dla Anglji oprócz teoretycznego również i praktyczne znaczenie, a to ze względu na zrealizowane już częściowo i będące w realizacji komunikacje powietrzne metropolji z dominjami i kolonjami.

O pobicie rekordu tego — ustalonego w październiku roku zeszłego przez francuzów Costes i Rignot na 5396 km— pokusili się dwaj oficerowie królewskich wojsk powietrznych, porucznicy C. R. Carr i L. E. M. Gillman, którzy od kilku tygodni gotowali się do lotu na aparacie bombardjerskim typu „Horsley" zakładów Hawker Engineering C-o, z silnikiem Rolls Royce 800 MK.

Zamiarem ich było osiągnąć Karaczi



Sędzia Franciszek Falkiewicz



WSPÓŁPRACOWNICY BIURA ZARZĄDU GŁÓWNEGO L.O.P.P. ORAZ REDAKCJI „LOTU POLSKIEGO", ŻEGNAJĄC Z GŁĘBOKIM ŻALEM USTĘPUJĄCEGO WICEPREZESA J.W.PANA SĘDZIEGO FRANCISZKA FALKIEWICZA SKŁADAJĄ HOŁD JEGO OBYWATELSKIM ZASŁUGOM, JEGO NIEZMORDOWANEJ PRACY ORAZ WYBITNYM ZALETOM JEGO SERCA I UMYSŁU.

WARSZAWA 3 MAJA. 1927 r.

Adres ofiarowany przez biuro Zarządu Gł. L. O. P. P. i Redakcję „Lotu Polskiego"

(port w Indjach), oddalone w linji powietrznej od Londynu o 7000 km.

Start nastąpił 20 maja o 10.42 rano, z zapasem 4000 kg materjałów pędnych. Lotników o godzinach przewidzianych rozkładem, widziano w szeregu miast po drodze, aż 22-go przyszła wiadomość, że dla nieznanych dotąd przyczyn, zmuszeni byli wodować w zatoce perskiej, niedaleko Bander-Abbas i zostali wzięci na pokład angielskiego parowca. Samolot uległ zniszczeniu.

Odległość, którą anglicy przebyli, wynosi około 5200 km, rekord zatem Costa i Rignot nie został pobity.

JUGOSŁAWJA

Raid do Indyj. W zeszłym numerze wzmiankowaliśmy krótko o raidzie serbskich lotników Sondermayera i Badjaka, dziś podajemy bliższe jego szczegóły. Lot rozpoczął się 20 kwietnia z Villacoublay z następującemi etapami: Nowy Sad (lotnisko Białogrodu), Alep, Bagdad, Bassora, Karaczi i Bombaj, gdzie lotnicy zawitali, mimo strasznych upałów i burz piaskowych już 27 kwietnia. Po dwóch dniach wyruszyli w powrotną drogę i 1 maja lądowali w Bassorze. Zła pogoda zmusiła ich do zatrzymania się tu kilka dni, poczem już bez przerw lecieli dalej i 8 maja stanęli w Białogrodzie, przyjęci uroczyście przez króla, ciało dyplomatyczne i tłumy publiczności.

NIEMCY

Dwa rekordy szybowcowe. W dniu 5 maja w czasie zawodów szybowych w Rossiten znany lotnik niemiecki Schulz ustalił nowy rekord długości lotu na szybowcu, utrzymując się w powietrzu 14 godzin 7 min. Szybowiec jego „Westpreussen" o jednym płacie rozpiętości 14 m, waży 90 kg. Następnego dnia pilot Nehring ustalił rekord długości lotu z pasażerem — 5 godz. 50 min. na szybowcu „Margarete".

Rozwój lotniska w Berlinie. Na lotnisku w Tempelhof oddany został niedawno do użytku publiczności nowy gmach. Składa się on z centralnego budynku i dwóch skrzydeł. We wschodniem mieszczą się biura, stacja meteorologiczna, dwie stacje radjowe (z tych jedna dla komunikacji z innemi stacjami lądowemi, druga dla komunikacji z samolotami) oraz stacja telegraficzna. Zachodnie skrzydło oddane zostało na olbrzymią restaurację, z kawiarnią, tarasami i t. p., mogącą pomieścić 4000 osób. Centralny budynek zawiera właściwy dworzec powietrzny z poczekalniami, kasami, oddziałem celnym i biurem pocztowem, połączonem pneumatycznemi przewodami z miastem. Na „platformie" zbudowano sieć szyn, co umożliwia samolotom podjeżdżanie pod sam budynek dworca; w ten sposób pasażerowie nie potrzebują odbywać długiej czasem drogi, aż do samolotu, a siadają do niego jak do pociągu.

Nowa linja lotnicza. Deutsche Lufthansa otworzyła w maju nową linję powietrzną: Berlin — Ryga — Leningrad, rozkład na której uzgodniony jest z linją Berlin — Londyn. Przestrzeń Londyn — Leningrad przebywa się w 48 godzin.

RUMUNJA

Liga propagandy lotniczej ukonstytuowała się niedawno w Rumunji. Na założycielskiem zebraniu, które odbyło się w Bukareszcie, po ustaleniu zadań Ligi, zostały wyłożone listy subskrypcyjne na fundusz zakupu samolotów, które zostały obficie pokryte. Zebrano około 8 miljonów lei (około 700 tysięcy złotych).

STANY ZJEDNOCZONE

Przebycie Atlantyku. Do zawodów o nagrodę 25.000 dolarów, ofiarowaną przez miljonera francuskiego Rajmunda Orteiga, ostatni zapisał się kpt. marynarki amerykańskiej, 25-cio letni Charles E. Lindbergh. Aczkolwiek znany z odwagi i szczęścia — z czterech bowiem katastrof wyszedł cało, ratując się w spadochronie — przez koła lotnicze nie był on jednak bardzo na serjo brany.

Próby dokonywane w San Diego (Kalifornja) na specjalnie dla niego zbudowanym jednopłatowcu Ryan, z silnikiem Wrighta „Whirlwind" 400 MK, były otoczone wielką tajemniczością i nie wiele wiedziano jak daleko się posunęły.

To też wielką niespodzianką dla wszystkich był przelot nad całą Ameryką—od San Diego do New Yorku—z jednem tylko lądowaniem w Saint-Louis, którego dokonał Lindbergh przed 10-u dniami, zużywszy nań 24 godzin.

W piątek 20 maja, Lindbergh udał się o świcie na lotnisko Curtiss Field i, po krótkich przygotowaniach startował o 7.51 rano (według czasu amerykańskiego), lecąc przez Boston, nad brzegiem Nowej Szkocji i Newfoundlandu, przez Halifax i St. Jones. Tu stracił z oczu ziemię, aby ją zobaczyć dopiero lecąc nad Irlandją.

Według obliczeń bohaterski lotnik powinien był stanąć w Paryżu w niedzielę około południa, ale sprzyjające szczęście i tym razem go nie opuściło: wiatr zachodni cały czas towarzyszył mu w podróży, przyśpieszając tempo lotu. Już o 5½ p.p. podług czasu europejskiego, sygnalizowano go nad Corkiem (poł. Irlandia), zaś o 10.22 wieczorem lądował w Le Bourget.

Dla braku miejsca szczegóły lotu podamy w następnym numerze, dziś chcielibyśmy tylko w krótkich słowach wyrazić hołd i uznanie dla tego niebywałego czynu.

Trzydzieści sześć godzin samemu pomiędzy niebem a ziemią, trzydzieści sześć godzin nieustającej baczności na działanie silnika i kierunek lotu, trzydzieści sześć godzin bez chwili snu, nad grożącym mu w każdej chwili śmiercią żywiołem — to niesłychane zwycięstwo ducha nad materją, to bohaterstwo, jakiemu równych nie wiele bodaj znaleźć można w historji!

Rekord wysokości balonów kulistych, który w r. 1901 był ustalony na 10.800 m przez niemców Suringa i Bersona, został pobity 5 maja. W dniu tym kpt. marynarki amerykańskiej Hawthorn Gray wzniósł się na balonie kulistym z Saint Louis i osiągnął wysokość 12.492 m, to jest 50 m więcej, niż wynosi rekord wysokości samolotów, ustalony przez Callizo w zeszłym roku.

Przy opuszczaniu się zaszedł ciekawy wypadek: na wysokości około 3000 m pilotowi zabrakło balastu i nie miał już wobec tego możności zmniejszenia szybkości opadania balonu. Nie wiele myśląc wyskoczył z gondoli, zaopatrzony w spadochron i wylądował bez szwanku.

Panamerykański lot zakończony został 2 maja, w którym to dniu cztery samoloty, po przebyciu około 35.000 km lądowały w Washingtonie przed prezydentem Coolidgem. Jak donosiliśmy w swoim czasie naszym czytelnikom, lot rozpoczął się 21 grudnia roku zeszłego, podjęty przez eskadrę 5 samolotów-amfibij Loening, pod przewodnictwem mjr. Darque. Szlak prowadził wzdłuż zachodnich brzegów Ameryki do Chile, potem przez Andy do wschodnich brzegów. W czasie lądowania w Buenos Aires wskutek kolizji między dwoma samolotami, jeden z nich spadł, przyczem kpt. Woolsey i por. Benton zginęli.

Statystyka lotów handlowych za 1926 rok. W ubiegłym roku na linjach powietrznych Stanów Zjednoczonych kursowało 1141 samolotów, które przebyły w powietrzu 19.256.250 km, przewożąc 356.715 kg towarów, blisko 25 miljonów listów i 387.852 pasażerów.

WŁOCHY.

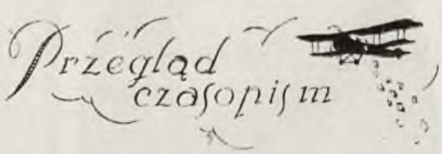
Zawody o puhar Schneidera, które dzięki zwycięstwu mjr. De Bernardi muszą się rozegrać na terenie Włoch, odbędą się 25 września w Wenecji.

Tylko trzy narody: Włochy, Anglja i Ameryka wezmą w nich udział; wbrew oczekiwaniom, wodnopłatowce francuskie i niemieckie nie zostały zapisane.

Lot płk. De Pinedo. Jak donosiliśmy w zeszłym numerze „Lotu Polskiego" nowy wodnopłatowiec De Pinedo, ochrzczony Santa Maria II, został 20 kwietnia wysłany na parowcu „Duilio" do New Yorku. Przybył on tam 30 kwietnia, poczem natychmiast rozpoczął się montaż, a następnie próbne loty.

W dniu 11 maja De Pinedo ze swoimi towarzyszami wyruszył w przerwaną katastrofą drogę, przez Filadelfję, Charleston i Pensacola doleciał 13 wieczorem do Nowego Orleanu, poczem znalazł się na przednim swoim szlaku. Dalszemi etapami były: Memfis, Chicago, Montreal, Quebec, zaś 18 maja doleciał do Atlantyku na wodach wyspy Shippigam.

Dzielny lotnik przebył w ten sposób dalsze 10.000 km, dalszy jego szlak prowadzi: wyspa Newfoundland, przez Atlantyk do wysp Azorskich, Lizbona, Rzym.



Młody Lotnik wydał z okazji wystawy numer specjalny, poświęcony lotnictwu polskiemu. Na imponującą treść tego zeszytu (32 str.) składają się m. in. następujące artykuły: O technicznej stronie naszego lotnictwa i jego potrzebach (inż. konstr. Zalewski), Samoloty polskiej konstrukcji, Przemysł lotniczy w Polsce, Komunikacja lotnicza, Nasze lotnictwo wojskowe, Instytut Aerodynamiczny i t. p. W dziale beletrystycznym mamy dowcipną humoreskę K. A. Czyżowskiego „Kajetan Hyż — wynalazca".

Pozatem, jak zwykle, wiele ciekawych wiadomości, pierwszorzędne ilustracje i staranny układ treści.



JAMES WARNER BELLAH

S t r a c h

Był to mały, bolący punkt, który tkwił w głębi serca od miesięcy, od czasu pierwszego samodzielnego wzlotu nad lotniskiem Upawon. Ów strach zjawił się jak mała różowa ranka, której się trzeba wstydzić, a która jest nieuleczalna. Postępował za nim krok w krok, towarzyszył mu nawet w teatrze, szepcąc: „Baw się, baw! to może ostatnia sztuka, którą widzisz".

Był to strach człowieka, który lata. Czasami przybierał postać małego chochlika, który siedział na sterze i albo wskazywał na słabe druty, które się lada chwila przerwać mogą, albo szeptał złowieszczo, że braknie już benzyny, iż maszyna odmówi posłuszeństwa na następnym zakręcie.

I teraz również strach ten szedł za nim, gdy jako młody pilot po skończeniu szkoły lotniczej jechał drogą do Amiens. Otrzymał rozkaz wyruszenia natychmiast na front. To było takie proste. Wzdrygnął się. Jeśli śmierć ma go wkrótce spotkać, to tam spotka go niechybnie. Zabawny był ten strach, przychodził i oddalał się, jak ból w pulsującym nerwie chorego zęba. Dziś czuł tylko coś nieuchwytnego, co jednak przesłaniało mu piękno zachodzącego słońca.

Fred Mac Cloud i Johnny Archamboult zginęli w próbnych lotach. Przez długie tygodnie słyszał ciągle bolesny krzyk Johna, jego ostatni krzyk... Ale wytrwał, bo bał się zimnej pogardy w oczach ludzi, którzy nie rozumieją, bo rozumieć nie mogą, czem jest samotność w przestrzeni, w smagającem zimnie, gdy niema do kogo przemówić, nikt nie przybiegnie na pomoc, gdy pomiędzy tobą a ziemią niema nic prócz drżącego aparatu i dwudziestu tysięcy stóp próżni.

To właśnie był strach: pustka, nicość, samotność.

Auto skręciło gwałtownie na lewo. Oczom młodego pilota ukazał się ponury szereg bronzowych hangarów i nędznych lepianek. Była to pozycja eskadry „C".

Młody lotnik stawił się przed dowódcą, zajętym rozmową z jakimś oficerem w czarnej skórzanej kurtce. Zameldował się krótko:

— Paterson, porucznik lotnictwa, odkomenderowany ze szkoły pilotów rozkazem N. N. do eskadry „C".

— Dobra, dawaj chłopcze książeczkę służbową.

Paterson stanął na baczność:

— Rozkaz!

Dowódca uśmiechnął się:

— Daj spokój, to nie szkoła kadetów, to front. Ile masz lat?

— Dwadzieścia.

— W porządku. Hoyt, zaprowadź go do tego pustego pokoiku w bloku „B". Masz szczęście, chłopcze, dach przecieka tylko w trzech miejscach!

— Jestem Hoyt, — przedstawił się nieznajomy — zaprowadzę was do waszego locum, mieszkamy obok.

Musieli przejść koło hangarów. Na progu jednego z nich Paterson zobaczył coś, co przesłoniło jego źrenice szarą, wilgotną mgłą. Na ławce leżał człowiek z zamkniętemi oczami i zaciśniętemi, zbielałemi ustami. Ktoś trzymał jego lewą rękę, a ktoś inny dotykał jego nagiego ramienia drobnemi kawałkami waty, która zabarwiała się z początku na różowo, a potem na odcień ciemno-bronzowy.

Paterson zadrżał.

— Głupstwo! — rzekł Hoyt — oswoicie się z tem. Mallory ma szczęście... wrócił żywy.

Weszli do małej, nędznie umeblowanej izdebki. Hoyt bezceremonjalnie rzucił się na łóżko i zapalił papierosa, który zaświecił w ciemnościach małą, czerwoną plamką.

— Pierwszy dzień jest zawsze najgorszy — powiedział. W szkole karmiono nas strachem, to należy do systemu. Ale tutaj musimy zapomnieć o sobie. Nie myślcie, że propaguję samozaparcie, trzeba się tylko wczuć w wojnę i jej prawa.

* * *

Młody pilot, zmęczony całodziennemi wrażeniami, położył się wcześnie spać. Ale sen nie przychodził. Płoszyły go wizje pobojowisk, blada twarz Mallory'ego, niepewność jutra. W pewnej chwili sięgnął po latarkę elektryczną, której jasny promień przesunął się po ścianie i oświetlił łóżko. Wzrok Patersona padł na koc, w którego rogu widniało wyraźnie: J. G. H. Lyons. Nie znał tego nazwiska, nie słyszał go podczas obiadu. W głębi świadomości zadrgała iskierka strachu. I nagle zrozumiał, że Lyons zginął. Odczuł tę samą trwogę, którą tamten musiał odczuwać, gdy jego aparat z zawrotną szybkością leciał w przepaść.

Drzwi zaskrzypiały i wszedł Hoyt.

— Masz papierosa?

— Są na stole.

Hoyt zapalił zapałkę.

— Nie mogę spać, — rzekł — chodź do mnie, mam świeże pisma i miesięczniki, pogadamy.

Paterson uczuł wdzięczność dla Hoyta. Nic tak nie łączy, jak subtelne odczucie czyjejś słabości.

Tygodnie płynęły powoli. Paterson czuł się jak człowiek, który wstępuje powoli po szczeblach stromej drabiny. Każdy dzień był jednym szczeblem. Wszystkie szczeble wydawały się bezpieczne i pewne, lecz musiał przyjść ten jeden spróchniały, kryjący w sobie śmierć.

Życie było monotonne: wywiady, badanie terenów, loty dywersyjne wypełniały jego dnie. Niekiedy otrzymywał rozkaz zniszczenia wrogich oddziałów, robił to tak, jak dziecko, które przewraca ołowianych żołnierzy na podłodze dziecinnego pokoju.

Najbardziej zżył się z Hoytem, Trentem i Baringtonem. W ich towarzystwie czuł się bezpieczny. Pewnego dnia otrzymał list od matki i uświadomił sobie, że już trzy miesiące upłynęło od czasu jego przyjazdu do Francji. Hoyt mówił, że dopiero po trzech miesiącach pobytu na froncie odzyskał duchową równowagę i wyrobił w sobie pogardę śmierci. Paterson nie odczuwał tej przemiany, był dziś taki sam, jak pierwszego dnia. Strach był nadal jego wiernym, nieodłącznym towarzyszem. Nie powinien był zostać lotnikiem, zbyt bujną miał wyobraźnię, za mało zimnej krwi. A przytem od niejakiego czasu męczyła go uporczywa myśl, że nieszczęście się zbliża. Wiedział, że coś się stanie 21 marca. Dlaczego właśnie w tym dniu? Jednak to był pewnik.

* * *

Zimna, wilgotna mgła przykryła pola, jak miękki welon, przesłaniający twarz kobiety, która umarła w nocy.

Zastygłe maszyny drgnęły, jakgdyby budziły się z długiego snu; rozpoczął się dysonansowy koncert silników, z pod kół uniosły się tumany kurzu i żwiru. Samoloty, jeden po drugim, zrywały się do lotu.

Lecieli dosyć blisko jeden od drugiego. Paterson sprawdzał wysokość: 500 stóp, 600, 700, 1000, 4000...

Nagle maszyna Baringtona zapłonęła różowym blaskiem, każdy drut, każda śrubka zaświeciła srebrzyście — słońce!

Hoyt, który prowadził eskadrę, skręcił na południe, minęli baterję Cambrai i srebrną wstęgę kanału Somme-Skalda. W tem miejscu, gdzie przed chwilą było 6 małych amerykańskich samolotów, niebo zaroiło się od nowych maszyn, znaczonych czarnemi krzyżami.

Posypały się strzały, przemówiły kulomioty, żółte pióropusze dymów przysłoniły część widnokręgu. W pewnym momencie ujrzał Paterson maszynę Hoyta ponad sobą. Trwało to wszystko zaledwie kilka minut. Hoyt dał hasło do odwrotu i cofnięto się za linję. Wówczas dopiero Paterson zauważył, że brakło dwóch samolotów. Był tak podniecony, iż z trudem podążył za Hoytem. Wreszcie wylądowano. Paterson spojrzał po obecnych, pochylił głowę i wolno poszedł w kierunku hangarów.

Brakowało Trenta i Baringtona.

Ledwo dowlókł się do swej izdebki, ból chwycił go za gardło; widział wyraźnie dwa czarne szkielety maszyn, leżące gdzieś daleko w bezbarwnych polach, wryte w ziemię i skrępowane węzłami poszarpanych drutów. Jutro rodziny Baringtona i Trenta otrzymają krótkie zawiadomienie: „Zginęli w walce".

Trent narzekał zrana, że jest zmęczony i marzy o tem, by się wcześnie położyć spać. Barington zostawił na oknie zaadresowany list.

Jakaś ręka spoczęła na ramieniu Patersona.

— Cieszę się, żeś ocalał, Pat, — rzekł Hoyt głucho.

Wtedy coś załamało się w sercu Patersona. Ów punkt, który tkwił w głębi jego jestestwa, rozrósł się w jednej chwili do niebywałych rozmiarów i wypełnił duszę jego po brzegi. Zerwał się, drżąc cały, i wybuchnął krzykiem rozpaczy i buntu:

— Zabili ich! Zabili Baringtona, zabili Trenta, Hoyt, czy ty rozumiesz?! Nie wrócą już! Nigdy nie wrócą!

Głos Hoyta doszedł go jakby z oddali, jakby z innego świata.

— Spokoju, spokoju, chłopcze! Nic na to nie poradzimy.

— Nie, Hoyt, nie. Czy ty nie wiesz, że wy trzej byliście dla mnie wszystkiem? Ja już nie mogę dłużej! Walczyłem z sobą aż do szału...

I nagle straszne łkanie rozdarło jego pierś. Zakrył twarz rękoma i szlochał.

— Uspokój się, Pat, nie zapominaj, że jutro zajmiesz miejsce Trenta, musisz stłumić w sobie strach! Będziesz dla nowych ludzi, którzy przybędą na miejsce zabitych, tem, czem my byliśmy dla ciebie. Czy ty myślisz, że ja się nie boję? Każdy się boi, ale nie wolno osłabiać woli.

* * *

Patersona wysłano do Amiens po nowe aparaty i pilotów, mających zająć opróżnione miejsca. Po powrocie na pozycję powiedziano mu, że nazajutrz szykuje się większy atak. Tegoż wieczora Hoyt zgromadził nowych pilotów i dał im pewne wskazówki:

— Przykro mi, że zaczynacie praktykę od tak niebezpiecznej wyprawy. Pamiętajcie tylko o jednem: macie się kierować za mną i Patersonem i naśladować nas we wszystkiem. Jeśli mnie się coś stanie — Paterson spojrzał na niego i odczuł jakby bolesne ukłucie w same serce. Jeśli mi się coś stanie, poprowadzi was Paterson. Macie w szufladzie butelkę koniaku, — dodał z uśmiechem. — Napijcie się jutro na drogę.

Samoloty miały wyruszyć o 6-ej zrana. Paterson obudził się o 4-ej i nie mógł zasnąć. Leżał z zamkniętemi oczami i nagle z głębi świadomości wytrysnęła myśl, że to dziś właśnie jest 21 marca. Czuł, iż dłuższe nad tym błahym faktem zastanawianie może doprowadzić go do obłędu. Ubrał się i wyszedł. Niebo zasnute było gęstemi, czarnemi chmurami. Zdaleka dochodził odgłos strzałów. Początkowo brzmiały ostro i wyraźnie, stopniowo przechodząc w głębokie dudnienie, podobne z tonu do dźwięku organów w podziemnej bazylice.

Czekanie wyczerpało Patersona do reszty. Ogarnęła go niemal tęsknota za tem, aby się prędzej wszystko rozpoczęło. Chmury powoli ustępowały i major wydał wreszcie rozkaz wyruszenia.

Płynęli powoli wśród mgły. Paterson z trudem rozróżniał roje wojska, które zdawały się pełzać po szarych, nieskończonych drogach. Minęli Cambrai, później linję frontu. W pewnej chwili Paterson poszukał wzrokiem Hoyta, potem spojrzał w dół, w szarą pustkę. Poczuł kroplę deszczu na policzku, zabolało go to jak ukłucie.

I wtedy coś się stało. Bezkształtna plama wyłoniła się nagle z mgły, pędząc wprost w kierunku eskadry. Hoyt był na czele. Chwila — a dwa samoloty zlały się jakby w jedną strzaskaną masę. Odłamki żelaza, drutu i drzewa skłębiły się w powietrzu. Z zawrotną szybkością runął płonący stos w przepaść.

Paterson zmartwiał, zastygł w odrętwiałem przerażeniu. Mechanicznie zajął miejsce Hoyta. Zaczął krzyczeć i przeklinać. Zagryzł wargi do krwi. Wzniósł się wyżej. Tam w chmurach są ci, którzy to zrobili — musi do nich dotrzeć, musi, za wszelką cenę. Oczy bolały go od smagania wiatru, twarz — od siekącego deszczu. Nagle dostrzegł wrogie aparaty, rzucił się pomiędzy nie z wściekłością. Zasyczały kule. Paterson zapomniał, że jest w powietrzu. Palce jego zdrętwiały od ciągłego strzelania.

Dawno, dawno ktoś się bał... I był człowiek, który się nazywał Hoyt. Nie, Hoyt umarł... Hoyt został zabity kilka dni temu... Gdzie są tamci?

Przed chwilą widział cienie ich aparatów między chmurami. Ale strugi deszczu zasłoniły mu znowu wszystko.

Musi czekać, aż będzie więcej czarnych krzyżów! Zabawne! Zabawne są te rzeczy, szare, głupie i niezgrabne, do których się strzela i które spadają w dół.

Eskadra zamajaczyła mu znowu przed oczyma i znikła. To źle! Nie może wszak bez nich lecieć, nie może ich opuścić. Wróćcie! Wróćcie tu! Czuje jakiś nagły ból. Szereg białych twarzy tak blisko, coraz bliżej... Podniósł ręce do góry, bezwładna głowa uderzyła o kompas.

* * *

Jest bardzo ciemno, tylko gdzieś daleko tańczy niebieskie światełko. Poruszył się lekko. Coś zimnego dotknęło jego czoła.

— Dobrze, wszystko dobrze, — wyszeptał. — Tylko lećcie za mną.

Otworzył oczy i wpatrzył się w ciemność.

— Nie — rzekł nagle zupełnie wyraźnie. — Ja właśnie to mam na myśli. Hoyt umarł, widziałem jak spadał.

Przeszywający ból w ręce.

— Nie mogę, muszę wrócić. Oni są sami, muszę wrócić. Oni się jeszcze boją, ale to dobrzy chłopcy...

Cichy szept:

— Tak, tak... szzz...

— Macie butelkę koniaku, tam w szufladzie...

Jakiś ciężar osiadł mu na piersiach, ostry ból przeszył nogi.

— Powinienem wstać, — rzekł, a po chwili dodał kapryśnie, — ale taki jestem zmęczony...

— Tak — szepnął głos — śpij teraz...

— Dobrze, ale obudźcie mnie za pół godziny...

Był spokojny przez chwilę, nagle dreszcz wstrząsnął jego ciałem. Mała niteczka krwi wysączyła się z zacisniętych ust.

— Powiedzcie im, powiedzcie..., że to dziecinny strach...

— Tak, to dziecinny strach, — potwierdził głos...

Tłumaczyła z angielskiego **Aleksandra Rabska.**

Redaktor: *Józef Relidzyński.* **Wydawca:** *Liga Obrony Powietrznej Państwa.*

Drukarnia Rolnicza, Warszawa, Złota 24.

VICKERS LIMITED

WYPOSAŻENIE LOTNICTWA

NAJLEPSZE LOTNICTWO MOŻE SIĘ ROZMINĄĆ Z CELEM, O ILE NIE BĘDZIE POSIADAŁO DOBREGO WYPOSAŻENIA.
ZAKŁADY VICKERS LIMITED PRZEPROWADZIŁY SPECJALNE STUDJA NAD KONSTRUKCJĄ I FABRYKACJĄ AKCESORJI DLA POTRZEB LOTNICTWA I POLECAJĄ NIŻEJ WYMIENIONE PRZEDMIOTY UWADZE WSZYSTKICH KONSTRUKTORÓW, PRZEMYSŁOWCÓW I OSÓB MAJĄCYCH STYCZNOŚĆ Z LOTNICTWEM:

AMUNICJA, BOMBY I WYRZUTNIKI, APARATY FOTOGRAFICZNE „EAGLE" LATARNIE NAWIGACYJNE DAVIS'A, KARABINY MASZYNOWE PASOWE I BĘBNOWE, KARABINY PHOTO (HYTHE MK. III), OBROTNICE DO KARAB. MASZYN. (VICKERS SCARFF), OLEO PNEUMATYCZNE AMORTYZATORY DLA PODWOZIA, PŁOZY KADŁUBOWE, AKCESORJA DO BENZYNY I SMARÓW, MATERJAŁ PYROTECHNICZNY, INDIKATORY KIERUNKOWO-POŁOŻENIOWE REID'A DRUT ŚCIĘGNOWY (STREAMLINE), OKUCIA STALOWE ETC.



Generalne przedstawicielstwo na Polskę
Inż. Leopold Skulski i S-ka Warszawa, Chmielna 27.

LOSOWANIE

W dniu 25 maja r. b. wygrali premjowe bilety na przelot samolotem następujący prenumeratorzy roczni „LOTU POLSKIEGO"

1) p. Łakomski Aleksander w/m Al. Jerozolimskie 23
2) p. Kozłowski Zygmunt „ Wspólna 10—6.
3) p Dłużewski Wojciech „ Smolna 32—3.
4) p. Berberjusz Witold „ Bielańska 4—17.
5) Bibljoteka Towarzystwa Wiedzy Wojskowej, Kielce, Prosta 9—1.
6) p. dr. Gorczyński Henryk, Lwów, Magdaleny 3—8.

Po odbiór biletów należy się zwracać do Administracji „Lotu Polskiego" (Długa 50).
Wszystkie bilety muszą być wykorzystane do dnia 30 czerwca r. b.

Biuletyn Ligi Obrony Powietrznej Państwa

Nr. 31

RADA GŁÓWNA.

Dnia 13 maja odbyło się posiedzenie Rady Głównej, na które licznie zjechali się członkowie zamiejscowi.

Prezes wojewoda Sołtan, otwierając posiedzenie w krótkiem przemówieniu oznajmił zebranym o dużej stracie, jaka spotkała przed kilku dniami Ligę, wskutek zgonu ppłk. Z. Zych-Płodowskiego, członka Zarządu Głównego Ligi i jego skarbnika, wspominając o wielkich zaletach zmarłego, jako obywatela i o zasługach położonych przez niego dla L. O. P. P.

Rada Główna wysłuchała sprawozdania Zarządu Głównego, które zostało przyjęte do wiadomości po krótkiej dyskusji.

Wyjaśnień w imieniu Zarządu Głównego udzielali pp.: Z. Martynowicz, K. Vacqueret, F. Falkiewicz i W. Baliński.

Przyjęto do wiadomości, że sprawozdanie Zarządu Głównego rozesłane będzie po wydrukowaniu Komitetom.

Następnie przyjęte zostało sprawozdanie Rady Głównej na ogólne zgromadzenie Ligi, odbyć się mające w dn. 28 i 29 maja.

Nadto rozpatrzyła Rada Główna wymagające interpretacji przepisy zawarte w art. 25 § 1 oraz art. 26 § 6 statutu.

Rada Główna rozumie przepisy te w tym sensie, iż na podstawie art. 4 statutu, przy ustanawianiu członków Zarządów z urzędu muszą być brane pod uwagę jedynie Koła, złożone z pełnoprawnych obywateli Państwa, nie Koła Młodzieży.

Sprawozdanie Zarządu Głównego i Rady Głównej oraz protokuł Komisji Rewizyjnej zostaną wydrukowane w następnym numerze Lotu Polskiego wraz ze sprawozdaniem z ogólnego zgromadzenia.

ZARZĄD GŁÓWNY.

W sprawie nabywania samolotów. Zarząd Główny L. O. P. P. prosi Komitety Wojewódzkie o poinformowanie wszystkich Komitetów Powiatowych i Kół o programie prac Ligi, przewidującym budowę lotnisk, lądowisk, hangarów oraz innych urządzeń lotniskowych, zakładanie i prowadzenie szkół lotniczych, instytutów, laboratorjów i t. p., aby nasze Komitety i Koła oraz ofiarodawcy przeznaczali fundusze nie na zakup płatowców, lecz na spełnienie najpilniejszych zadań Ligi.

Większa część społeczeństwa, interesującego się lotnictwem, rozumie, że szkoda pieniędzy na cele mniej ważne, zachodzą jednak wypadki przeznaczania ich na kupno samolotów. Zarządowi Głównemu chodzi o to, żeby Komitety Ligi w żadnym razie nie wydatkowały funduszów na ten cel, a ofiarodawców skłaniały do składania pieniędzy bez zastrzeżeń. Gdyby jednak ci pragnęli zgóry określić cele, na jakie mają być obrócone pieniądze, to w każdym razie—na osiągnięcie celów pilnych i ważnych. Wyjaśnienia takie winny trafić do przekonania ofiarodawców, ponieważ zamiast, być może efektownych, ale mało pożytecznych i nietrwałych fundacji samolotów, powstaną trwałe pamiątki, które długo świadczyć będą o zasługach obywateli, których ofiarność przyczyniła się do stworzenia rzeczy niezmiernie pożytecznych, a więc tem samem do rozwoju naszego lotnictwa.

Rozwój lotnictwa polskiego hamowany jest nie przez brak samolotów, lecz przez brak odpowiednio urządzonych przyziemi.

Jako wyraz zapatrywań poglądów M. S. Wojsk. na tę sprawę przytaczamy poniżej treść listu Departamentu IV M. S. Wojsk. z dn. 9 maja b. r. skierowanego do Koła Miast Małopolski i Śląska Cieszyńskiego w Krakowie, nadmieniając, że na tem samem stanowisku stoją inne nasze ministerstwa.

MINISTERSTWO SPRAW WOJSKOWYCH
Departament IV. Lotnictwa.

L. dz. 10312/27. Lot. inf. pras.

Tel. 143-02.

O przekazanie zebranych pieniędzy na fundusz lotniskowy L. O. P. P. zamiast ufundowania samolotów.

— o —

Warszawa, dn. 9.5 1927 r.

DO
KOŁA MIAST MAŁOPOLSKI
i ŚLĄSKA CIESZYŃSKIEGO
KRAKÓW—RATUSZ.

Na pismo L. 251/27 z dn. 19.IV 1927 r.

Dziękując Szanownym Panom za podniosłą inicjatywę w kierunku wzmocnienia polskiego lotnictwa wojskowego, pozwalam sobie na przesłanie paru uwag.

Ufundowanie nawet kilkunastu płatowców bojowych nie przyniesie państwu tej korzyści, jaką da przelanie zebranych pieniędzy na fundusz lotniskowy L. O. P. P. Pochodzi to stąd, iż płatowce w stanie czynnym szybko się zużywają, zatracając swą zdolność bojową i po upływie paru lat podniosły wysiłek Panów pójdzie w zapomnienie. O ile zaś zebrane pieniądze zostaną przekazane na fundusz lotniskowy, Koło Miast Małopolski i Śląska Cieszyńskiego przyczyni się do stworzenia dzieła realnego i trwałego. Racjonalna rozbudowa lotnisk i lądowisk jest podstawą normalnego rozwoju lotnictwa. Samolot jest zależny od ziemi i w razie przymusowego lądowania na nieodpowiednim terenie ulega uszkodzeniu, a załoga naraża się na kalectwo lub śmierć.

Nie należy zapominać, jak ważne znaczenie mają lotniska na wypadek wojny i że brak ich, utrudniając przerzucanie eskadr z jednego odcinka frontu na drugi, może sparaliżować działalność lotnictwa, co jest równoznaczne ze zgubą kraju.

Reasumując powyższe, proszę o bezpośrednie porozumienie się w tej sprawie z Komitetem Wojewódzkim L. O. P. P. w Krakowie.

P. o. Szefa Depart. IV Lot.
(—) w z. **Zych-Płodowski**
ppłk.-pilot.

Skład Sądu Konkursowego na projekty hangarów lotniczych został ustalony jak następuje: prof. A. Pszenicki — przewodniczący, prof. W. Paszkowski, prof. A. Ponikowski, prof. O. Stelmachowski, prof. R. Świerczyński, prof. W. Wierzbicki, delegat Min. Komunikacji, delegat Dep. IV M. S. Wojsk., delegat Dep. VI M. S. Wojsk.

Pierwsze posiedzenie Sądu odbyło się w dniu 14 maja, na którem zostały rozpieczętowane projekty oraz podzielono pracę między trzy podkomisje: lotniczą, budowlaną i statyczną.

KOMITET STOŁECZNY.

Ogólne Zgromadzenie Komitetu Stołecznego. Dnia 15 maja odbyło się w sali Centr. Tow. Roln. sprawozdawcze Ogólne Zgromadzenie Komitetu Stołecznego L. O. P. P., na które przybyło 55 delegatów Kół Ligi w Warszawie. Na zebraniu obecni byli przedstawiciele Zarządu Głównego L. O. P. P. oraz prasy miejscowej.

Obrady zagaił prezes Komitetu Stoł. p. St. Floryanowicz, poczem na przewodniczącego zebrania powołano gen. Olszewskiego, na asesorów zaś pp.: Marję Mierzejewską, dyr. Wilczyńskiego i Krzyżanowskiego.

Na wstępie zebrani uczcili przez powstanie pamięć zasłużonego dla Ligi i lotnictwa polskiego, tragicznie zmarłego ś. p. ppłk. Zych-Płodowskiego.

Sprawozdanie z działalności ogólnej Komit. Stoł. w roku 1926 złożył prezes p. St. Floryanowicz, który w wyczerpującem przemówieniu przedstawił zgromadzonym delegatom całokształt wyników prac Komitetu Stołecznego L. O. P. P. w roku 1926.

Sprawozdanie finansowe przedstawił skarbnik Komitetu p. Stefan Benzef.

Następnie przewodniczący Komisji Rewizyjnej, p. inż. Borowski, radca Najwyższej Izby Kontroli Państwa złożył sprawozdanie z wyników rewizji za rok sprawozdawczy, podkreślając z uznaniem, że wszystkie książki i dowody znaleziono we wzorowym porządku, że wypłaty dokonywane były wyłącznie na zasadzie uchwał Prezydjum i Zarządu, uwidocznionych na odnośnych rachunkach.

Po sprawozdaniach wywiązała się dyskusja, w której delegaci podkreślali owocną działalność Zarządu. Wyrazem tego uznania było udzielenie Zarządowi absolutorjum przez aklamację, z gorącem podziękowaniem za owocną pracę w okresie sprawozdawczym.

Następnie zatwierdzono bez zmiany preliminarz na rok 1927, przewidujący w dochodach sumę zł. 535.000, w wydatkach zł. 525.000, oraz przyjęto program działalności na rok bieżący, opracowany na zasadzie ogólnego programu L. O. P. P.

W wyniku wyborów weszli do Zarządu Komitetu Stoł. p o n o w n i e: pp.: St. Benzef, St. Floryanowicz, pułk. F. Bołsunowski, pułk. L. Rayski, prof. Cz. Witoszyński, B. Wernik, J. Wędrychowski o r a z pp.: inż. St. Rudziński i J. Kaczyński.

Do Komisji Rewizyjnej powołano p o r a z t r z e c i pp.: inż. F. Borowskiego, dyr. H. Kozieradzkiego i dyr. M. Wizla.

Delegatami na Ogólne Zgromadzenie L. O. P. P. zostali wybrani pp.: St. Floryanowicz, inż. St. Rudziński.

KOMITETY WOJEWÓDZKIE.

Poznań. Znakowanie miejscowości. Komitet Wojew. Poznański w pracy nad znakowaniem miejscowości umieścił napis na dachu w Trzemeszynie.

Walne Zgromadzenie Warsz. Komitetu Woj. Dn. 15 maja b. r. w gmachu Instytutu Aerodynamicznego odbyło się doroczne Ogólne Zgromadzenie Warsz. Komitetu Woj. L. O. P. P., z udziałem delegatów Komitetów Powiatowych (Miejskich) L. O. P. P. W-twa Warszawskiego.

Obradom, które rozpoczęto od uczczenia ś. p. ppłk. Zych-Płodowskiego, przewodniczył p. sen. Bojanowski. Szczegółowe sprawozdania z działalności ogólnej i finansowe za rok 1926 złożyli pp.: prezes Franciszek Godlewski i wiceprezes Józef Przybyszewski.

Sprawozdanie Komisji Rewizyjnej złożył p. mecenas Kazimierz Głębocki, poczem Ogólne Zgromadzenie udzieliło ustępującemu Zarządowi absolutorjum wraz z podziękowaniem.

Przyjęto preliminarz budżetowy na rok bież., wynoszący w dochodach zł. 205.000 i wydatkach zł. 205.000, oraz program działalności, który obejmuje: 1) pomoc finansową przy budowie centralnego portu lotniczego na Okęciu, 2) budowę lotnisk w Ciechanowie i Płocku, 3) przeprowadzenie propagandy i organizacji.

Następnie odbyły się wybory.

Do Zarządu na rok 1927 weszli pp.: Kazimierz Dobrowolski—poseł na Sejm, Franciszek Godlewski — nacz. Wydz. Bezpieczeństwa Publ., Jerzy Kowalczewski — radca wojewódzki, Józef Przybyszewski — naczelnik Wydziału Samorządowego, Wacław Rozwadowski — członek Sejmiku Warsz., Jan Sendorek — pułkownik i dowódca 1 p. lotn., Tadeusz Tomanowski — wojewódzki komendant Policji, Grzegorz Zawadzki — kurator Warsz. Okręgu Szkolnego, Kazimierz Zajdler — prezes Warsz. Dyrekcji Poczt i Telegr.

Do Komisji Rewizyjnej weszli pp.: Bolesław Berkan, Kazimierz Głębocki i Wincenty Mleczko.

Delegatami na Ogólne Zgromadzenie L. O. P. P. wybrani zostali pp.: Fr. Godlewski i J. Przybyszewski.

Uchwalono przez aklamację wysłać depeszę z wyrazami czci i hołdu do Wysokiego Protektora Ligi, Pana Prezydenta Rzeczypospolitej, oraz depesze: 1) do p. wojewody Sołtana z wyrazami wdzięczności za dotychczasową pomoc w pracach i zamierzeniach L. O. P. P. na terenie W-twa Warsz. i z prośbą o dalsze poparcie, 2) do p. wojewody Beczkowicza z wyrazami najżywszej wdzięczności za prace na stanowisku pierwszego prezesa Warsz. Komitetu Woj. L. O. P. P. i z życzeniami dalszej owocnej pracy na terenie Nowogródzkiego Woj. Komitetu L. O. P. P.

W SPRAWIE WYPADKU LOTNICZEGO W RYPINIE.

W związku z podaniem do wiadomości ogółu społeczeństwa za pośrednictwem prasy stołecznej o wypadku lotniczym, jaki miał miejsce w dniu 3 maja b. r. w Rypinie, Warsz. Komitet Woj. L. O. P. P. wyjaśnia, że pokazy lotnicze urządzone były przez Komitet Obchodu 3-go Maja w Rypinie, bez wiedzy i porozumienia się z miejscowym Komitetem L. O. P. P., który, nie przyjmując udziału w organizacji lotów, tem samem nie ponosi żadnej odpowiedzialności za przebieg wypadków.

Liga Obr. Pow. Państwa w każdym wypadku organizowania lotów propagandowych stara się o zagwarantowanie ludności maximum bezpieczeństwa, przez odpowiednie przygotowanie terenu wzlotów.

PIĘKNY GEST MŁODZIEŻY SZKOLNEJ.

Z prawdziwą radością notujemy szlachetny poryw obywatelski uczniów i uczennic Gimnazjum koedukacyjnego w Grybowie, którzy przystąpili gremjalnie do L. O. P. P.

Przy tej okazji młodzież grybowska wydała piękną odezwę, w której m. in. czytamy:

„Zachęceni odczytem, wygłoszonym onegdaj przez delegatów Wojewódzkiego Komitetu L. O. P. P. — my uczniowie i uczennice Gimnazjum koedukacyjnego w Grybowie, przystąpiliśmy od dnia 1 lutego 1927 r. na członków tejże Ligi.

Ponieważ ubóstwo studenta jest przysłowiowe, więc, aby sprostać zadaniu, potworzyliśmy członków 10-cio jednostkowych, czyli na wkładkę członkowską składa się 10-ciu uczniów".

„Na jednorazowych datkach Liga nie może oprzeć racjonalnej i wydatnej działalności, dlatego zasilajmy jej źródło dochodowe choćby najmniejszym, ale stałym datkiem, wstępując gromadnie na członków.

Nieśmy ofiarnie swój grosz, jak nieśliśmy w 20-tym roku swą krew.

Wstępując do Ligi, przyrzeknijmy wobec Boga i swych przełożonych, że obowiązki członków spełniać będziemy nie tylko z zapałem, ale i z rozumną wytrwałością, wpłacając r e g u l a r n i e miesięczną wkładkę!

Pamiętajmy, że szanują i boją się tylko silnych, a silne lotnictwo, to silna Polska!

R z u ć m y j a ł o w e r e k o r d y, a p r a c u j m y p o ż y t e c z n i e d l a T e j, „k t ó r a n i e z g i n ę ł a"!"

Notując ten patrjotyczny gest szlachetnej młodzieży grybowskiej, nie wątpimy, że w ślady jej pójdzie ogół naszej młodzieży szkolnej.

OFIARNOŚĆ NA L. O. P. P.

W ostatnich czasach wpłynęły do kasy Zarządu Głównego L. O. P. P. następujące ofiary na rzecz Ligi:

Wydział powiat. Sejmiku Łomżyńskiego	250.—
Magistrat m. Grodziska Mazow.	100.—
Korpus oficerów 50 p. strzelców kresowych w Kowlu	91.50
Aniela Jabłkowska na Śląsku Cieszyńskim	7.—
Magistrat miasta Międzyrzeca	1200.—
Wydział powiatowy w Jaśle	100.—
W. Krospowicki w Wilnie	6.—
Administracja „Polski Zbrojnej" w Warszawie	355.50
Komenda powiatowa Policji Państwowej w Brześciu n/B.	1477.09
Sąd pokoju w Ozorkowie	13.30
Sąd pokoju w Opolu Lub.	39.33
Magistrat m. Suwałk	400.—
Stanisław Kłębiński w Chorostkowie	6.—
43 pułk strzelców kresowych w Dubnie	111.52

Zarząd kina figlarnego w Korcu	388.09
Wydział powiat. Sejmiku Równieńskiego	625.—
Zarząd miasta Kuty	25.—
Magistrat miasta Kałusza . . .	50.—
Magistrat miasta Kobrynia . . .	110.—
Wydział powiat. w Trembowli .	200.—
Wydział powiat. w Jędrzejowie	200.—
Magistrat miasta Sosnowca . .	2500.—
Marjan Spisacki w Biłgoraju . .	5.—
Administracja „Gazety Podhalańskiej" w Nowym Targu .	7.80
Szkoła powszechna w Filipinowie pow. Radomskiego . . .	20.—
Gmina Pasieczna k/Nadwornej .	10.—
Malewicz Jan w Lublinie . . .	500.—
Gmina Gębarzów pow. Radomski	20.—
„ Wierzbica „ „	50.—
„ Zakrzów „ „	20.—
„ Gębarzów „ „	20.—
„ Skaryszów „ „	20.—
Ognisko Związku nauczycieli szkół powszechnych pow. Radomskiego	100.—
Dyrekcja gimnazjum w Lubartowie	6.50
Administracja więzienia w Brześciu n/Bugiem	30.16
Urząd gminy Męka	15.—
Gimnazjum koedukacyjne w Grybowie	22.—
Gmina Gorzowice poczta Łyski	15.—
Adam Podgórski, poczta Krzywda	25.—
Wydział powiat. Sejmiku Brasławskiego	50.—
Magistrat miasta Rajgroda . . .	25.—
Wydział rady powiatowej w Dąbrowie	100.—
Państwowe Seminarjum nauczycielskie w Kielcach	6.—
Magistrat miasta Dolina . . .	100.—
Magistrat miasta Radomia . . .	100.—
B-cia Hohn w Bielsku	2.05

Zarząd Główny L. O. P. P., składając na tem miejscu serdeczne podziękowanie szlachetnym ofiarodawcom, zaznacza, że powyższe sumy zapisane zostały na Centralny Fundusz Lotniskowy, przeznaczony na rozbudowę lotnisk.

ZAPISY DO CYWILNEJ SZKOŁY MECHANIKÓW LOTNICZYCH W BYDGOSZCZY.

Zarząd Główny Ligi Obrony Powietrznej Państwa (L. O. P. P.) w Warszawie i Dyrekcja Państwowej Szkoły Przemysłowej w Bydgoszczy podają do wiadomości, że z dniem 1-go września 1927 r. rozpocznie się nowy, drugi z rzędu osiemnastomiesięczny kurs w Cywilnej Szkole Mechaników Lotniczych w Bydgoszczy, utrzymywanej przez L. O. P. P.

Szkoła ta ma na celu wykształcenie wykwalifikowanych mechaników lotniczych, odpowiedzialnych za prawidłowe funkcjonowanie silników i płatowców, uzdolnionych do osbługi tychże, jakoteż do ich konserwacji i naprawy.

Do Cywilnej Szkoły Mechaników Lotniczych w Bydgoszczy będą przyjmowani wyłącznie:

a) zawodowi ślusarze, posiadający świadectwa czeladnicze;

b) uczniowie szkół rzemieślniczo-przemysłowych 3-letnich (oddział ślusarski) i szkół przemysłowych mistrzów mechaników ze świadectwem ukończenia tychże.

Do szkoły mogą być przyjęci tylko urodzeni w latach: 1907 i 1908, wyjątkowo w latach 1909 i 1910. Każdy kandydat musi przedłożyć poświadczenie, wystawione przez lekarza urzędowego, że jest uznany za zdolnego do służby wojskowej kategorji A.

Od kandydatów wymaga się gruntownej znajomości początkowej arytmetyki (t. j. czterech działań liczbami całemi i początków ułamków) oraz dokładnej znajomości języka polskiego w słowie i piśmie.

Kandydaci zgłaszający się o przyjęcie do Cywilnej Szkoły Mechaników Lotniczych składają podania przez Miejskie lub Powiatowe Komitety L. O. P. P. do Komitetów Wojewódzkich.

Do podania należy dołączyć:

a) świadectwo o przynależności do Państwa Polskiego,

b) życiorys własnoręcznie napisany,

c) metrykę chrztu,

d) świadectwo czeladnicze lub szkolne ze ślusarstwa,

e) poświadczenie lekarskie o zdolności do służby wojskowej w kategorji A,

f) świadectwo moralności wystawione przez miejscowe władze policyjne,

g) zezwolenie rodziców lub opiekunów na wstąpienie do Szkoły.

Wrazie składania odpisów, zamiast oryginalnych dokumentów, muszą być odpisy uwierzytelnione w drodze urzędowej.

Podania należy składać do dnia 30 czerwca w Miejskich, wzgl. Powiatowych Komitetach L. O. P. P., które najdalej do 15 lipca podania rozpatrzą i z wnioskami przedstawiają Komitetom Wojewódzkim, wzgl. równorzędnym. Komitety Wojewódzkie najdalej do 30 lipca ustalą listy kandydatów w liczbie do 14 i listę tę wraz z podaniami przyjętych kandydatów odeślą natychmiast do Zarządu Głównego L. O. P. P. w Warszawie.

Kandydaci przyjęci przez Komitet Wojewódzki zgłoszą się dnia 14 sierpnia 1927 r. do Państwowej Szkoły Przemysłowej w Bydgoszczy (ulica Św. Trójcy 11), celem poddania się egzaminowi wstępnemu, wykonaniu próbnej roboty czeladniczej oraz oględzinom przez Komisję lekarską.

Licząc, że L. O. P. P. ma 20 Komitetów Wojewódzkich i stojących narówni z Wojewódzkimi, zgłosi się do Bydgoszczy 280 kandydatów. Z tej liczby komisja według uznania przyjmie 90 najbardziej odpowiednich kandydatów.

W skład komisji egzaminacyjnej wchodzą: po równej liczbie przedstawiciele L. O. P. P. wyznaczeni przez Zarząd Główny oraz przedstawiciele Departamentu IV Lotnictwa M. S. Wojsk. Przewodnictwo w komisji i głos rozstrzygający przysługuje Dyrektorowi Państwowej Szkoły Przemysłowej w Bydgoszczy, jako przedstawicielowi Ministerstwa Oświaty, a zarazem Dyrektorowi Cywilnej Szkoły Mechaników Lotniczych w Bydgoszczy.

Kandydaci przyjeżdżają do Bydgoszczy na swój własny koszt i wrazie nie przyjęcia do Szkoły na swój własny koszt wracają do domu. Komitety Wojewódzkie na wniosek Komitetów Miejskich, wzgl. Powiatowych, mogą o ile zachodzi potrzeba przyznać swym kandydatom zasiłek na kupno biletu 3-ej klasy pociągu osobowego do Bydgoszczy i z powrotem. Cywilna Szkoła Mechaników Lotniczych w Bydgoszczy żadnych zasiłków na powrotną drogę wypłacac nie będzie. Kandydaci otrzymują w czasie swego pobytu dla odbycia egzaminu wstępnego w Bydgoszczy bezpłatnie kwaterę i utrzymanie.

* * *

Uczniowie Cywilnej Szkoły Mechaników Lotniczych otrzymują przez osiemnaście miesięcy bezpłatnie: naukę, utrzymanie, umundurowanie, mieszkanie i opiekę lekarską. Kandydaci muszą jednak przywieźć z sobą co najmniej po trzy zmiany bielizny osobistej.

Absolwenci Szkoły po złożeniu egzaminu z wynikiem dodatnim, otrzymują świadectwa i tytuł „mechanika lotniczego", ze strony Ministerstwa Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego, oraz Ministerstwa Spraw Wojskowych.

Departament IV czyni energiczne starania, żeby absolwenci Szkoły po złożeniu egzaminu z wynikiem dodatnim odbywali swą służbę wojskową w charakterze podoficerów-mechaników wojskowych i mieli prawo do pozostania w wojsku lotniczem w charakterze podoficerów zawodowych bez żadnego dodatkowego przeszkolenia w miarę wolnych wakansów. Obowiązkowa służba wojskowa zostanie skrócona absolwentom szkoły do 12 miesięcy.

Każdy uczeń przyjęty do Cywilnej Szkoły Mechaników Lotniczych podpisuje zobowiązanie, że część kosztów utrzymania i umundurowania w wysokości 900 zł. spłacać będzie w ratach, wynoszących 10% jego zarobków.